



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Stædige infrastrukturer og genstridige praksisser

Et praksisteoretisk studie af byudviklingsprojekter mellem vision og realitet

Harders, Anne Katrine Braagaard

Publication date:
2015

Document Version
Accepteret manuscript, peer-review version

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Harders, A. K. B. (2015). *Stædige infrastrukturer og genstridige praksisser: Et praksisteoretisk studie af byudviklingsprojekter mellem vision og realitet*. Institut for Planlægning, Aalborg Universitet.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Stædige infrastrukturer og genstridige praksisser

- et praksisteoretisk studie af byudviklingsprojekter mellem vision og realitet

Ph.d.-afhandling
Anne Katrine Braagaard Harders

Forord

Ingen ved nok helt, hvad de går ind til, når de starter et ph.d.-projekt. Jeg havde selv gjort mig mange forestillinger om, hvad min forskning skulle handle om, og hvad den ikke skulle handle om. Men så lige til er forskning selvfølgelig ikke. Og heldigvis for det! Når jeg i fremtiden ser tilbage på min periode som ph.d.-studerende, vil jeg huske det som en tid, der forandrede min måde at se verden på.

Det har ikke været gratis. Det kan mine omgivelser sikkert minde mig om, hvis jeg engang skulle glemme det. Tårer er blevet spildt ned i tastaturet, når det tomme dokument har stirret mig lige i ansigtet, og jeg har hevet og vredet i akademiske og empiriske knuder i evigheder for at få dem løst. Det stod heller ikke i mine kort, at jeg skulle tilbringe flere år på universitetet. Faktisk var det måske det allersidste, jeg ville, da jeg stod med min kandidatgrad i hånden. Men jeg springer åbenbart altid over, hvor gærdet er højest.

Det er jeg lykkelig for i dag! I over tre år har jeg været omgivet af fantastiske mennesker, der generøst har delt ud af deres personlighed og faglighed. Disse mennesker har været afgørende for, at jeg har fået sat bogstaver i det tomme dokument og har fået løst de akademiske og empiriske knuder. I over tre år har jeg beskæftiget mig med et projekt, som ikke bare er et arbejde for mig, men min hobby og personlige interesse. Jeg ville give meget for tre år mere. I over tre år har jeg hver eneste dag gået på arbejde med et smil – og dét er en luksus.

Jeg håbede i starten af mit ph.d.-projekt, at jeg med forskning og indsigt kunne gøre verden mere overskuelig. Men det lyder jo nærmest som en kliché nu. Verden er kun blevet mere komplekse, men min lyst til at udforske den og gøre den til et bedre sted, er også kun blevet større.

Anders, tak fordi du tog mig ind i din fold. Tak for din tålmodighed med mig og for din uvurderlige evne til at vejlede og inspirere. Du har været den mest kompetente guide gennem den akademiske jungle, og har ikke mindst fået mig til at nyde det undervejs. Din vejledning har givet mig en ny måde at se verden på – tak for det!

Morten, tak for din enorme indsats. Du har været den mest trofaste vejleder, man kan forestille sig. Du har inspireret mig til at se byen fra nye og faglige vinkler. Du har gjort mere for mig, end jeg aner. Tak for at jeg gennem hele projektet har haft en solid støtte at læne mig op ad – det har været helt afgørende!

Og tak til alle jer, der har åbnet døren til jeres verdner undervejs. Især tak til Carlsberg Byen P/S.

Denne ph.d.-afhandling er udført på Danmarks Tekniske Universitet og Aalborg Universitet København.

Denne udgave er revideret og tryk i foråret 2015.

Afhandlingen (herunder layout, fotos, illustrationer, interviews og feltarbejde) er udarbejdet af:

Anne Katrine Braagaard Harders



ISBN.: 978-87-91404-71-9

Resumé

”Stædige infrastrukturer og genstridige praksisser” er en ph.d.-afhandling udarbejdet som en del af forskningsprojektet Sustainable Transitions. Forskningen er udført på henholdsvis Danmarks Tekniske Universitet og Aalborg Universitet København i perioden mellem december 2010 og april 2014.

Det er afhandlingens formål at bidrage til en bedre forståelse af barrierer og potentialer for byudviklingsprojekters bidrag til den bæredygtig omstilling. Med udgangspunkt i byudviklingens mange forskellige praksisser, undersøger jeg i afhandlingen, hvordan visioner for byudviklingsprojekter realiseres. Mange byudviklingsprojekter er funderet i gode intentioner og flotte visioner. Men når intentioner og visioner skal omsættes til realitet, er det ikke noget, der sker på et tomt lærred. Byen er en kompleks størrelse, der udgøres af allerede eksisterende infrastrukturer og praksisser, som svært lader sig nedbryde. Afhandlingens problemstilling handler om, hvad det er, der sker dér mellem vision og realitet, og hvordan det ikke er nok at ville eller håbe på det bedste.

Afhandlingen tager afsæt i et problemfelt, der udspændes af tre faglige domæner: bæredygtighed, byplanlægning og mobilitet. De tre domæner repræsenterer traditioner, der ikke er hverken entydige i deres definition eller performativitet. Jeg undersøger, hvordan de mennesker, der er involveret i byudviklingen, bruger begreberne forskelligt, og hvilken betydning det har for måden, visioner realiseres på.

Motivationen for denne afhandling har jeg fundet i behovet for den bæredygtige omstilling af byer, som uanset definition og tolkning af begrebet handler om, at vi skal handle anderledes. Den bæredygtige omstilling fordrer altså forandring af praksisser – både af vores hverdagspraksisser, men også af professionelle praksisser. Forandringen er ikke en bedrift i sig selv. Den sker hele tiden. Så det handler om, at forandringen skal drives i en ønsket retning og væk fra byers nuværende og ubæredygtige situation. Udfordringen er, at de mennesker, som skal være med til at drive forandringen gennem deres faglige og professionelle praksisser, selv er absorberet i de praksisser, som de forsøger at forandre.

Afhandlingen gør dermed op med nogle dominerende forståelser af sammenhængen mellem planer og handling. Det perspektiv, jeg lægger i afhandlingen, er en kritik af en rationalistisk plan- og handlingsforståelse, hvor planer ses som opskrifter på handlinger. Selvom byplanlægning har passeret den rationelle planlægnings æra, eksisterer der stadig forestillinger om planen som opskrift på handling. I denne afhandling ser jeg på, hvordan planer kun kan forstås som en del af de praksisser, de er udført i. En vision om bæredygtighed er ikke en universel opskrift, men en plan, som bliver tilskrevet forskellige meninger af dem, der laver visionen og dem, der realiserer den. Ved at analysere praksisserne kan vi bedre forstå, hvordan

mennesker giver mening til deres handlinger forskelligt, og dermed hvordan handlinger kan forandres gennem praksisserne.

Afhandlingen bygger på en undersøgelse af det aktuelle byudviklingsprojekt Carlsberg Byen. Projektet har ambitiøse målsætninger om bæredygtighed, men er som alle andre byudviklingsprojekter underlagt en ubæredygtig realitet. Det gør ikke bare projektet komplekst, men også til en navigation mellem dilemmaer og forhandlinger. Jeg ser i afhandlingen på de dilemmaer og forhandlinger, der er om det evige stridspunkt: biltrafikken.

I et byudviklingsprojekt er der mange mennesker involveret og mange praksisser med forskellige tilgange, målsætninger og fagligheder. Afhandlingen handler om, hvordan visioner oversættes i og af disse praksisser, men ikke forandrer dem i sig selv.

Summary

”Stubborn Infrastructures and Obstinate Practices” is a PhD thesis executed as a part of the research alliance Sustainable Transitions. The research is conducted at the Technical University of Denmark and Aalborg University Copenhagen in the period from December 2010 to April 2014.

The aim of the thesis is to contribute to a better understanding of barriers and potentials for urban development projects’ contribution to a sustainable transition of our society. With a point of departure in the urban developments’ multiple practices I study how visions for urban development projects are realised. Many urban development projects are based on good intentions and smart visions. But the realisation of intentions and vision is not happening on an empty sheet. Cities are complex matters that are already occupied by existing infrastructures and practices not easy to demolish. The main issue being dealt with in this thesis, is what happens between vision and reality, and how wanting to do and hoping for the best, is not enough.

The thesis deals with a problem area stretched out between three academic and professional domains: sustainability, urban planning and mobility. These three domains represent traditions that are ambiguous in both definition and performativity. I investigate how people involved in urban development uses the terms different and how that influences the way in which visions are being realised.

I found the motivation of the thesis in the urgent need for sustainable transitions of cities, that despite definition and interpretation of the term, is about acting differently. The sustainable transitions calls for a change of practices – our every day practices as well as professional

ones. The change is not an accomplishment in it self. Change happens all the time. However, change is to be driven in a wanted direction away from the present and unsustainable situation of our cities. The challenge is that the people being drivers of this change are themselves absorbed in the everyday and professional practices they are trying to change.

This thesis breaks with dominating understandings of the correlation between plans and actions. The perspective I promote can be regarded a critique of a rationalistic plan and action understanding, where plans are regarded as recipes for action. Though urban planning has passed the rational planning's era there is still an understanding of plans being recipes for action. However, plans are to be understood as part of the practices where they are made. A vision of sustainability is not a universal recipe, but a plan attributed different meanings by those making the plan and those realising it. By analysing practices we will ease the understanding of how people ascribe meaning to their actions differently and thus how actions can be changed through practices.

The thesis is based on a study of the present urban development project Carlsberg Byen. The project has an ambitious vision for sustainability, but is as all other urban development projects, suffering from unsustainable circumstances. This is making the project not only more complex, but also makes it a matter of navigating through dilemmas and negotiations. In this thesis I study an ever-present example of this: car traffic.

In an urban development projects many people and practices are involved with different approaches, goals and professions. This thesis deals with how visions are translated in and by practices, but do not change practices by themselves.

Indhold

●	11	Kapitel 1 : Introduktion
	13	Indledning
	16	Problemfelt
	18	Problemstilling – mellem vision og realitet
	18	Problemformulering
	20	Den teoretiske-metodiske ramme
	20	En ny måde at tænke planer og handling på
	26	Empirisk fokus
	26	Carlsberg Byen
	27	Hvorfor Carlsberg Byen?
	28	Min rolle
●	29	Kapitel 2 : Problemfelt
	30	Indledning
	32	Byplanlægning
	32	Byplanlægning som begreb
	34	Den rationalistiske instrumentelle planlægning
	35	Opbrud i samfundet og byplanlægningen
	36	Projektplanlægning og netværksstyring – i dag
	38	Planlæggerrollen – fra ekspert til facilitator
	39	Planer og Planloven
	40	Opsummering

41	Bæredygtighed
42	Bæredygtighed som begreb
43	Operationalisering af bæredygtighedsbegrebet
44	Et transformativt begreb?
45	Opsummering

46	Mobilitet
46	Mobilitetsbegrebet
47	Bilisme – frihed og afhængighed
49	Transportplanlægning
50	Økonomisk vækst og mobilitet
51	Opsummering

52	Opsummering – problemfelt
-----------	----------------------------------

● 53 Kapitel 3 : Den teoretiske-metodiske ramme

54	Introduktion
55	Baggrund, nye perspektiver og erkendelser
58	En klar vision om bæredygtighed
59	Visionen kan kun forstås i en kontekstuel helhed – situationen
62	Inquiry – en ny tilgang til problemet
63	Planer og handling
64	Den kognitivitiske planforståelse – planen som et rationelt instrument til handling
67	Det 'virkelige' er handling
68	Etnometodologien – menneskers egen metode til at skabe mening og orden
69	Situeret handling – et opgør med den kognitivitiske planforståelse
73	Skala
73	Struktur-aktør-forholdet
74	Opsummering

75	Indsamling af empiri
75	Multi-sited etnografi
77	Forskeren som menneske
77	Feltstudier og deltagende observation
79	Interview
81	Dokumenter
83	Fokusgruppe / workshop

84 Afslutning

● **85 Kapitel 4 : Analyse**

86 Introduktion

88 Situationsanalyse

89	Fra grounded theory til situational analysis
90	Diskursbegrebet
91	Kortlægning af situationen – værktøj og analytisk øvelse

92 Kortlægning del I: messykort

94	Analyse – messykortlægningen i praksis
102	Opsummering kort I

104 Kortlægning del II: De 'ordnede' kort

104	Analyse: de ordnede kort
114	Opsummering – kort II

116 Kortlægning del III: relationskortet

117	Analyse: relationskortet
127	Opsummering relationsanalysen

128 Sammenfatning på analysedel I

129	Indledning til analysedel II
130	Introduktion til praksisteori
130	Hvad betyder en praksisteoretisk tilgang?
133	Hvad er en praksis?
135	Hvad kan denne praksisteoretiske tilgang?
138	Elementer som praksissens ingredienser
144	Grænseobjekt
145	Infrastruktur
150	Konfiguration af praksis – elementerne integreres
152	Tid og rum
154	Opsummering
155	Praksisteoretisk analyse
156	(I) Den fri idékonkurrence
156	”En by der udfordrer fremtiden” – invitation til den fri idékonkurrence
163	”Den bilfri by som trylleformular” – konkurrencebesvarelse
168	Delkonklusioner (I)
176	(II) Bearbejdning af vinderforslaget
178	Diskussion af trafik- og parkeringsløsninger
187	En startredegørelse og to forskellige input til rammelokalplanen
193	Delkonklusioner (II)
208	(III) Fra lokalplan til første spadestik
210	Rammelokalplanen vedtages
221	Parkeringsstrategi
226	Rammelokalplanen – vedtagelse af tillæg 2
228	Delkonklusioner (III)
238	(IV) Bæredygtighedscertificering, branding og borgere
238	DGNB – en bæredygtighedscertificering

- 241 Dialog
- 244 Delkonklusioner – nedslagspunkt IV

250 Opsamling på analysen

- 250 Byplanlægning
- 252 Bæredygtighed
- 253 Mobilitet

● 255 Kapitel 5 : Diskussion

256 Afsluttende diskussion

- 256 Bæredygtighed
- 259 Byplanlægning
- 262 Mobilitet
- 265 Hvilke (bæredygtige) forskelle har Carlsbergprojektet medført?

269 Nye tilgange

- 269 Hvordan udfordrer vi fastgroede rationaler og myter?
- 272 En ny måde at tænke strategi på

276 Diskussion af den teoretiske-metodiske ramme

● 279 Kapitel 6 : Sammenfatning

280 Sammenfatning

- 281 Et praksisteoretisk studie af byudvikling
- 284 Hvad kan denne tilgang?

285 Konklusioner

- 288 Perspektivering

○ 290 Referencer og bilag

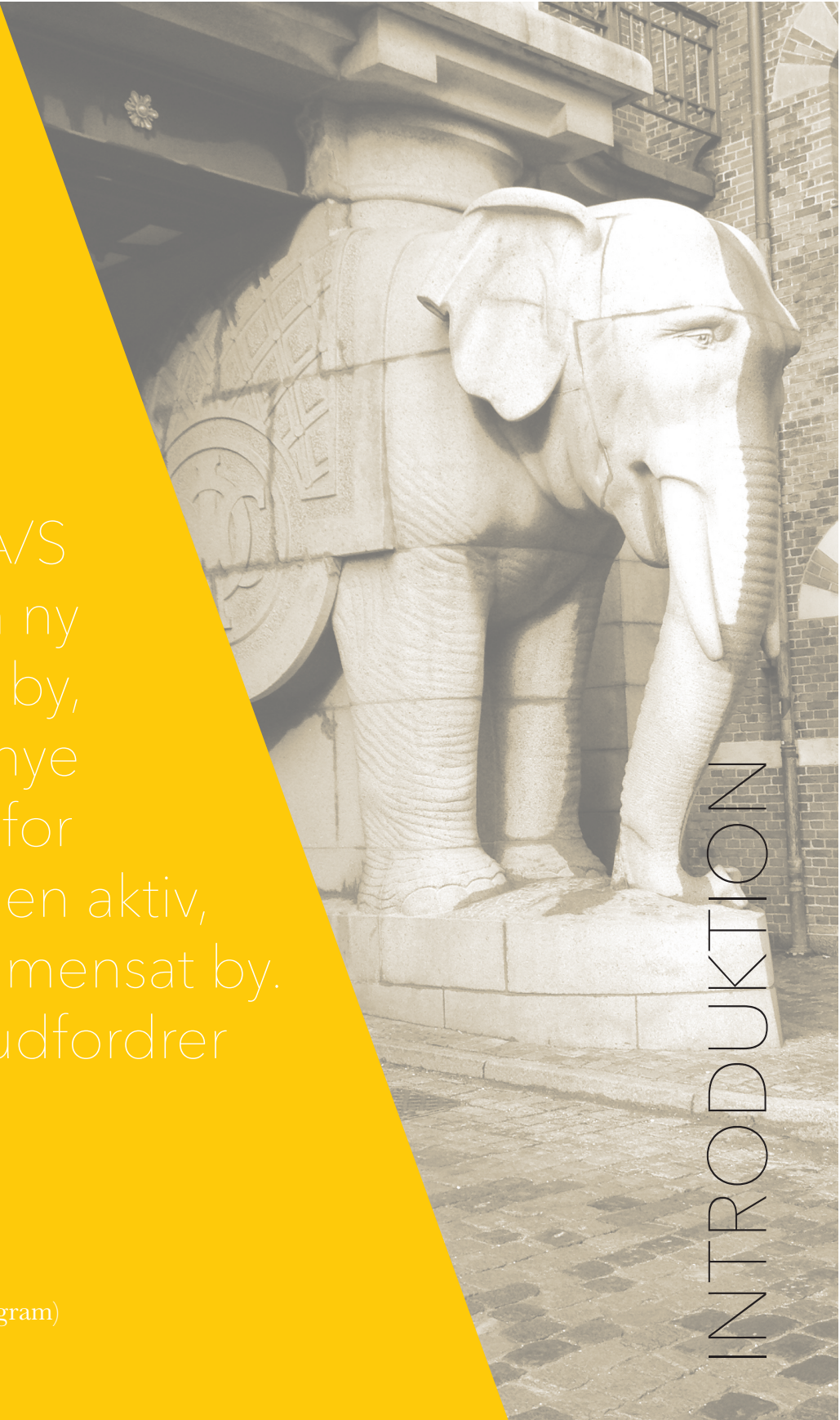
1

Carlsberg A/S
vil skabe en ny
by. En livlig by,
der sætter nye
standarder for
livskvalitet i en aktiv,
tæt og sammensat by.
En by, der udfordrer
fremtiden

“

(Vores By, konkurrenceprogram)

INTRODUKTION



INDLEDNING

Motorvejsstrækningen langs Køge Bugt udgør i dag scenen for endeløse rækker af bilkøer. Det er Danmarks mest trafikerede stykke vej, som af samme årsag bliver udvidet med helt op til 10 spor på dele af strækningen. De mange parcelhusområder er dårligt koblet til den offentlige transport, og behovet for at køre bil er derfor tilsvarende stort. En sådan udvikling forventes at generere en endnu større mængde trafik, end der allerede er nu (Næss et al. 2012). Næss et. al. betegner dette fænomen som 'induceret trafik'. Det betyder at behovet for at køre bil ikke er mættet, og mængden af bilkørsel derfor stiger, når mulighederne for det øges (2012). Samtidig falder brugen af offentlig transport.

Motorvejen var ikke det centrale tema, da Køge Bugt-området blev udviklet. Det var derimod de stationsnære bycentre med høj bebyggelsestæthed, som skulle gøre området et attraktivt sted at bo og S-toget til det primære transportmiddel (Gaardmand 1991). Køge Bugt er en historie om, hvordan visioner ikke nødvendigvis afspejles i den efterfølgende realitet og hvordan omsætningen af visionen til denne realitet kan generere nye problemer – problemer der måske er endnu større, end de man forsøgte at løse til at starte med.

Det var med afsæt i en funktionalistisk tankegang, at Køge Bugt blev til med betonbyggeri, trafikopdelinger og med bynære friarealer og grønne kiler som kompensation for de tætte byggeri. Men visionen blev hurtigt noget flosset i kanterne. Det planlagte S-tog blev genstand for stridigheder internt blandt beslutningstagere, hvilket betød, at den endelige udbygning af strækningen først stod færdig i 1983 en god håndfuld år senere end efter hensigten. Det skyldtes bl.a. at staten som var engageret i udbygningen også var beskæftiget med elektrificering af andre togstrækninger. De blev imidlertid prioriteret først.

Inden S-toget blev udbygget skar Køge Bugtmotorvejen sig allerede vej gennem landskabet. Fagkyndige pegede dengang på at de projekterede seks spor var alt for mange i forhold til den ventede trafik. Men den manglende offentlige trafikbetjening og muligheden for at bygge parcelhuse i områderne gjorde snart tætte bebyggelser (der efter planen skulle have været stationsnære) aldeles uattraktive. Dels var betonbyggeriet af en karakter, der ikke tiltalte længslen efter egen bolig og have, og dels betød stationens manglende funktion en hæmmet mobilitet.

Udover at være rammen omkring en trafikal blodprop er Køge Bugt også blevet synonym med social belastede boligområder med høje rater af personer på overførelsesindkomst og kriminalitet. Den attraktive middelklasse havde mulighed for, og valgte, parcelhuslivet på bekostning af de boliger, der ellers var tiltænkt dem i planerne om at udbygge Køge Bugt. Og det genererede så langt mere biltrafik end ventet.

Tilladelsen til udbygningen af parcelhusene var givet på forhånd. Der var således ingen indbyggede stopklodser for ”de endeløse parcelhus-udstyknings” (Gaardmand 1991). Det var tværtimod i de pågældende kommuners interesse netop at godkende denne udbygning for dermed at tiltrække borgere (og den deraf medfølgende kapital). Motorvejen var derfor også i allerhøjeste interesse hos kommunerne. Men denne iver blev altså samtidig Køge Bugts akilleshæl.

Da S-toget endelig kom i omdrejninger var motorvejen allerede kørt fra S-toget. Interne stridigheder og konfliktende interesser og forestillinger om det gode liv undergravede ikke bare de oprindelige visioner for området, men bidrog til at styrke de negative sider ved den funktionalistiske og helhedsorienterede planlægning, der dominerede på dette tidspunkt.

I Ørestaden ville man ikke risikere dette! Endnu et initiativ fra staten, hvor byomdannelse skulle ske ved lov (Jørgensen et al. 2010). En mini-metro skulle opføres på forhånd og danne kundegrundlag for de nye byggerier, som efterfølgende skulle finansiere selve den opførte metro (Københavns Kommune 2003). Bydelen ville ikke blot blive en fysisk udbygning af København, men også ”fungere som en dynamo for København og Danmarks udvikling og som en hovedstad for hele Øresundsregionen” (Elleman-Jensen, kronik i Politiken 5.3.1992). Det var tiltrængt for byen, der var noget udmagret efter flere års udvandring fra byen af især middelklassen, som forlod det slidte og industriebefængte til fordel for det frie parcelhusliv. København havde i en årrække fokuseret på den almene sektor som sin drivkraften og havde ingen interesse for private investorer. Men efterhånden underminerede de sociale udgifter kommunens økonomi, de almene boligbyggerier tiltrak de mindre ressourcestærke befolkningsgrupper, og der var ikke råd til vedligeholdelse. København var på en økonomisk og social deroute (Bisgaard 2010). Men det skulle ikke forblive sådan.

Regeringen med Schlüter i spidsen nedsatte omkring 1990 en række tværfaglige grupper, som blandt andet indgik en aftale om Ørestaden, der også indebar forventninger om en ny Øresundsbro (Gaardmand 1996). Men der var ikke en udbredt opbakning til dette, i manges øjne, tvivlsomme projekt. Rådhusets venstrefløj kritiserede sammen med en række byplanprofessorer, bl.a. det uhensigtsmæssige i at bruge et ubebygget areal, når der i forvejen var andre arealer i spil og ikke mindst, at der ingen garantier kunne findes for, at der var købere til området. Modsat så højrefløjens potentialet i at skabe bedre forhold for erhverv ved at være tæt på lufthavnen og samtidig aflaste indre by (Bisgaard 2010). Uenighederne betød, at selv visionerne for projektet blev til kastebolde i verbale slagsmål. Men med den demokratiske repræsentations endegyldige magtkort i hånden fik de involverede parter indgået det, der blev til den såkaldte Lov om Ørestad (Gaardmand 1996). Projektet blev en realitet. Arkitektkonkurrencen blev udskrevet, og vinderne blev fundet, inden der var en egentlig enighed om, hvad Ørestaden skulle være og uden det økonomiske fundament var helt klart.

Økonomien blev et altafgørende punkt. Det skulle vise sig svært at afsætte grunde, der kunne finansiere mini-metroen. Det var derfor et dilemma af dimensioner som Ørestadsselskabet stod overfor, da en investor bød sig ind til at finansiere, hvad der svarede til hovedparten af en efterhånden noget kuldsejlet økonomisk plan. Byttet var så til gengæld at placere Nordens største detailhandelscenter med direkte adgang fra den nærliggende motorvej. Det var kraftigt i mod Miljøministeriets lov om storcentre i den kaliber, hvis sigte var at undgå butiksdød (Byplanlaboratoriet 2010). Men efter mange forhandlinger og pres fra Finansministeriet blev Field's vedtaget (Larsen & Palludan 2000).

I dag er Ørestaden stadig under – forsinket – udbygning og kritikken over det forblæste stykke København lever i bedste velgående. Der er langt til associationerne med Frederiksstaden, som var områdets inspiration. Field's suger med sin koncentration af butikker grundlaget for enhver anden butiks eksistens ud (Bisgaard 2010). Og genererer akkurat så meget biltrafik, som det var hensigten at undgå (Larsen & Palludan 2000).

I disse år bygges der mere by end nogensinde før – mange søger mod byerne, som har overhalet deres dårlige rygte, og i dag rummer muligheder og potentialer, som tiltaler mennesker på tværs af generationer og livstil. Samtidig er byen en konstellation, der i sin nuværende form ikke er bæredygtig, og udviklingen truer fremtiden for byerne. Det er ikke længere kun politisk korrekt at arbejde med den såkaldte bæredygtige byudvikling – det er et krav og en nødvendighed.

Men er gode hensigter nok til at løse de problemer, vi står overfor?

Problemfelt

Der sker noget, dér, mellem vision og realitet, når byer udvikles. Noget som gør, at realiteten ikke bliver den, man forestillede sig i visionen. Det er ikke nødvendigvis et problem i sig selv, og det er nok heller ingen skelsættende observation. Når jeg så alligevel gør denne proces til omdrejningspunktet for min afhandling, er det fordi, det ofte bliver et problem. Derfor er det både et relevant og vigtigt emne at undersøge.

Problemet betyder først og fremmest, at de tiltag der sker i byudviklingsprojekter sjældent får den transformerende effekt, de ellers var tiltænkt. De ender i højere grad som business-as-usual i stedet for at bidrage til at skabe omstilling i byerne. Men omstilling er der brug for! Først og fremmest fordi vores byer ikke er bæredygtige. Ethvert tiltag i byens udvikling, som ikke bidrager til denne omstilling, er ny mursten i den mur, som står i vejen for fremtidige generationers liv og snart også for nuværende generationers.

Det er ikke hensigten med denne afhandling at redegøre for klodens ulykkelige tilstand. Formålet er i stedet at få en bedre forståelse af, hvorfor det er så svært, når man vil det så godt. Og hvordan byudviklingsprojekter kan bidrage til en såkaldt bæredygtig omstilling – i højere grad end det er tilfældet nu. Jeg lover dog ingen universel løsning – den findes ikke.

Jeg laver heller ingen evalueringer af, hvor bæredygtigt ét byudviklingsprojekt er frem for et andet, og jeg udpeger heller ingen skurke eller helte. Jeg antager i stedet, at der findes en grund til, at tingene er som de er. En grund til at beslutninger og handlinger er kompromitterede for visionerne og at de udfordret af en lang række materielt og socialt betingede forhold. Men jeg antager også, at det er forhold, som kan ændres, så disse beslutninger og handlinger kan blive anderledes.

Når vi arbejder med byen, arbejder vi med et komplekst fænomen. Et fænomen, der ikke kan skildres gennem beskrivelser af fysiske systemer eller sociale konstellationer alene. Byen er ikke blot beboet af ting, infrastrukturer og mennesker, men er en konstant igangværende (re-)konfiguration af praksisser og materialiteter, der er gensidigt forbundne med hinanden og ikke kan forstås hver for sig. Når vi tager et bad eller cykler på arbejde, så handler vi i et spændingsfelt, hvor praksisser og materialiteter konstant støder på hinanden på måder der med- og modarbejder praksisserne. Byen repræsenterer ikke en determinerende struktur, der former vores liv og handlinger, men er samtidig heller ikke en enhed underlagt menneskets kontrol. Samfundsmæssige omstillinger kan ikke kontrolleres som sådan af nogen samfundsmæssig autoritet.

Forestillingen om byplanlægning, der som et sagligt rationelt redskab kan omsætte politiske idealer og rationaler til en materialiseret realitet, er for længst vredet ud af det nuværende byplanlægningsparadigme som et uønsket levn fra en modernistisk æra. Eller er den? I dag

handler bæredygtighed om det der skrevet ned i visioner og planer – det er visioner og planer som er den eneste garanti vi som borgere har for at de, der er involveret i byudviklingen, er i stand til at omsætte visionerne fra glitteret papir til realitet.

Men hvad betyder det? Bæredygtighed er blevet byplanlægningens bastardbegreb, der med sine elastiske egenskaber smyger sig rundt i planer og visioner. Begrebet er et politisk korrekt mantra, der øser farverigt krymmel på toppen af byens lagkager, og det er over en bred kam betragtet som ganske uanstændigt ikke at indlemme begrebet i enhver ytring, der vedrører fremtidig handling i en bymæssig sammenhæng (eller i alle mulige andre sammenhænge for den sags skyld). Men bæredygtighed er også et begreb, der rummer indlejrede modsætninger, som trækker spor fra forskellige samfundsmæssige rationaler – ikke mindst vækstrationaler. Bæredygtighedsbegrebet tilføjer i sit mangefacetterede væsen endnu et lag i byens kompleksitet. Vi er enige om, at byer skal være (mere) bæredygtige, men vi er ikke enige om, hvad det betyder og derfor heller ikke om, hvordan vi gør det.

Jeg ser i denne afhandling på hvordan byplanlægning – med udgangspunkt i byudviklingsprojekter – i dag udspiller sig i en tid, hvor bæredygtighed er på dagsordenen og inddrager aspekter fra mobilitetsforskningen til at stille skarpt på bæredygtighedens dilemma mellem fremtidige og nutidige behov. Der er i diskussionen om mobilitet en indlejret modsætning mellem den måde, vi lever og bevæger os på nu og ønsket om en bæredygtig fremtid – bedst eksemplificeret med privatbilismen, der gennem et århundrede har været med til at forme vores liv, og som i dag repræsenterer en materialiseret ubæredygtighed gennem forurening, CO₂-udslip, trængsel, livstilsproblemer, byspredning og meget mere. Men som samtidig er forbundet med forestillingen om det gode liv, om frihed til at leve vores liv som vi gerne vil eller måske ligefrem som en nødvendighed for at leve vores liv. Hvordan tackler vi denne iboende modsætning gennem byplanlægningen?

Problemfeltet i afhandlingen udspændes altså mellem tre (faglige) domæner – byplanlægning, bæredygtighed og mobilitet – der ikke er entydige som sådan, men som i samspil med hinanden giver forskellige perspektiver på udfordringer og potentialer for omstilling af byer. Jeg bruger disse vinkler til at stille skarpt i den komplekse empiri og blotte fænomener, der kan sammenstøbes til en samlet fortælling. Jeg vil ikke lægge skjul på, at de tre vinkler er betinget af min motivation for dette emne. Det er den motivation, der har været den drivende kraft hele vejen i gennem.

Det er min grundlæggende motivation for denne afhandling at forstå, hvordan byplanlægning gennem byudviklingsprojekter, i højere grad end nu, kan bidrage til byers omstilling i retning væk fra deres nuværende ubæredygtige tilstand.

Problemstilling - mellem vision og realitet

Min afhandling understreger først og fremmest, at der ikke nødvendigvis mangler ambitioner, når det kommer til bæredygtighed. Men den understreger også, at ambitioner, intentioner og visioner ikke siger særlig meget om den realitet, der kommer efterfølgende for et byudviklingsprojekt. Men hvis ikke den er gal med de gode intentioner og visionerne, hvad er det så, der forhindrer en bæredygtig omstilling af vores byer?

Det er en svær problemstilling af undersøge. Mange forskningsprojekter har hidtil beskæftiget sig mest med visioner og planer og mindre med det der sker bagefter nemlig implementeringen. Det er ofte de mere ubehagelige studier fordi de problematiserer både planlægning og politik (Flyvbjerg 1991). Og i problematiseringen af planlægning og politikken og af de gode intentioner og visioner, underminerer jeg på sin vis også håbet og illusionen om styring og om at kunne skabe tilsigtede virkninger på omgivelserne (ibid.). Men virkeligheden byder på konfrontationer og uenigheder, der i højere grad påvirker handlingerne end intentioner og visioner gør det. Det er når beslutningerne tages, de uenige skal blive enige, og projektet skal materialiseres, at realiteterne bliver til.

Begrænsningen findes derfor i de selvsamme praksisser, som skal drive forandringen og i de infrastrukturer, der i dag forudsætter den måde, byen fungerer på. Det skaber uundgåeligt en konflikt mellem intentionerne og dét, at byudviklingen også skal fungere her og nu. Og det understreger, at en bæredygtig omstilling i byer kræver, at de praksisser, som byudviklingen er bundet op på forandres, fordi forandringen ikke alene kan opnås gennem gode intentioner og velformulerede visioner for byudviklingen.

Afhandlingens grundlæggende problemstilling er at bæredygtighed først og fremmest eksisterer i byudviklingsprojekternes visioner uden at de gode intentioner nødvendigvis bliver omsat til realitet.

Problemformulering

Byudvikling er en kompleks knude af sociale og materielle bindinger, hvor ingen dele kan forstås eller forandres isoleret. Jeg vil i denne afhandling forsøge, analytisk, at løse nogle af disse knuder. Det vil jeg gøre med udgangspunkt i afhandlingens problemformulering:

Hvordan kan vi forstå, hvad der sker mellem vision og realitet når byudviklingsprojekter realiseres og hvilke muligheder er der for at forandre byplanlægningspraksisser og bryde med eksisterende og ubæredygtige infrastrukturer i - og med - byudviklingsprojekter?

For at svare på den overordnede problemformulering har jeg delt den op i tre forskningsspørgsmål. Disse udgør til sammen strukturen for afhandlingens analyse.

1

Hvordan oversættes visioner om bæredygtighed gennem realiseringen af et byudviklingsprojekt?

2

Hvilke barrierer er der for bæredygtig omstilling i byudviklingsprojekter?

3

Hvor er der i byudviklingsprojekter muligheder for at bryde med den eksisterende og ubæredygtige konfiguration af byen?

Formål

Formålet med afhandlingen er at forstå, hvordan byudviklingsprojekter kan skabe bæredygtige forskelle. Jeg er derfor nysgerrig efter de forandringer, der sker i praksisserne, men også om eller hvornår, de bæredygtige forskelle udvandes – hvornår er det ikke længere dagsordenen om bæredygtighed, der giver retning på handlingerne? Jeg undersøger, om der er skabt forskelle som kan bæres videre i andre projekter, eller om beslutninger og forsøg på brud med eksisterende praksisser og infrastrukturer, bliver så kompromitteret, at de ikke længere gør en forskel. Jeg vil ikke levere færdigpakkede løsninger, men jeg vil kaste nyt lys over aspekter af byudviklingen, som har relevans for byernes bæredygtige omstilling. Jeg vil diskutere og perspektivere mine konklusioner for at pege på, hvor problemstillingens fænomener optræder med øje for at identificere mulighedsrum (for forandring). Dette begreb stammer fra Patsy Healey ('opportunity spaces'), som hun anser for en del af infrastrukturen – altså muligheder for at bryde med den eksisterende infrastruktur (2009). Jeg foreslår på baggrund af afhandlingen en ny måde at tænke strategier og planlægning. En måde som i højere grad er tilpasset de situerede handlinger. Men det er den bagvedliggende indsigt og forståelse, der er afhandlingens primære fokus. På den måde er det også formålet med afhandlingen at bidrage til byplanlægningslitteraturen med empirisk materiale, men også med nye teoretiske perspektiver, som er hentet fra videnskabsstraditioner, som ikke er direkte associeret med den byplanlægningsteoretiske.

DEN TEORETISKE-METODISKE RAMME

Afhandlingens teori og metode skal (og kan) ikke forstås som afgrænsede og entydige størrelser. Det er snarere en teori-/metodepakke, hvor analyse er noget, der starter samtidig med indsamling og beskrivelse af empirien. Teori og metode er for min forskning et analytisk kompas, der ved at give et sprog og vokabular, kan sætte ord på de fænomener, jeg undersøger og på deres sammenhænge.

Jeg har beskæftiget mig med byplanlægning i flere år – ikke som profession, men som et fagligt og praktisk domæne, der har krydset min vej i løbet af studie og arbejde. Udgangspunktet for at forstå og adressere denne afhandlings problemstilling var derfor at undersøge, hvordan byplanlægningen kunne styrkes for at bidrage til den bæredygtige omstilling. Jeg gik i felten for at se på potentialer for at fremme bæredygtige løsninger i byudviklingsprojekter. Men at foreslå mere cyklisme og gode kollektive forhold, der kan opfattes som bæredygtige løsninger, er som at sparke åbne døre ind. Alle vil virkelig gerne det der bæredygtighed. Det er altså ikke de bæredygtige transportmidler i sig selv, der er interessante at undersøge.

Det interessante er derimod, hvordan der i en bæredygtig bydel er plads til ubæredygtige transportformer. Det er der mange gode grunde til. De gode grunde er bundet på rationaler, som eksisterer i byplanlægningspraksisserne. Jeg må nødvendigvis også inddrage den iboende rationalitet byplanlægning bygger på og bæres frem af og altså de praksisser, der eksisterer omkring byplanlægningen for at forstå byudviklingens sammenhæng med den efterfølgende realitet. Min analyseramme tager sit afsæt i den etnometodologiske tradition. Udgangspunktet for denne tilgang er at forstå, hvordan mennesker gennem deres handlinger skaber mening med og forståelse af verden (Suchman 2007:76). I stedet for at lade rationalerne udgøre min forståelseskontekst, så undersøger jeg dem.

En ny måde at tænke planer og handling på

Jeg tager udgangspunkt i en etnometodologisk plan- og handlingsforståelse og bevæger mig dermed ud af byplanlægningen som teoretisk domæne, og beskæftiger mig i stedet med det empirisk.

Både dét at formulere en vision og dét at udføre et byudviklingsprojekt kan i teorien ske inden for eksisterende praksisser. Med andre ord fører planen i sig selv ikke til forandringer. For at begribe hvad der leder til de reelle forandringer (og hvad der ikke gør) skelner jeg mellem to forskellige forståelser af, hvordan planer og handling hænger sammen. Ud fra Lucy Suchmans begrebsverden kan den ene betegnes som en kognitivistisk planforståelse og den anden som en etnometodologisk planforståelse.

Den kognitivistiske planforståelse er baseret på det, som Suchman kalder 'planlægningsmodellen' (planning model), der bygger på en opfattelse af handling, som noget der kan determineres af planer på en rationel og sekventiel manér (Suchman 2007:52). I denne forståelse anses handling for at være givet ved at undersøge mulige handlingsalternativer ud fra et ønsket mål og nogle givne omstændigheder (ibid.) Og det er netop en dominerende forståelse i byplanlægningen, hvor der er stor fokus på at udvikle planer, som bedst muligt afspejler det ønskede mål.

Men planer kan ifølge Suchman, ikke bruges til at fortælle noget om, hvordan vi opnår det ønskede mål. Med andre ord kan denne planforståelse ikke redegøre for hvordan målrettet handling udføres, men gentager blot, at målrettet handling skal udføres (Suchman 2007:67). Hvis vi skal forstå, hvad der sker mellem vision og realitet, er det altså ikke planerne, vi skal kigge på.

Suchman introducerer derfor i stedet en etnometodologisk planforståelse, hvor vægten er på at forstå handling, og at handling er situeret. Handling skal i den optik altså ikke forstås, som noget, der er forudbestemt af planer. Handlinger er noget vi 'gør' hele tiden, og ikke nødvendigvis noget, vi på forhånd har intentioner med eller er målrettet. Vi er absorberede i praksisser, hvor planer godt kan eksistere, men hvor de, planerne, ikke i sig selv fører til en forandret praksis. Ifølge Suchman giver det derfor ikke mening at forstå planer som opskrifter på målrettet handling (Suchman 2007) – vi handler i udgangspunktet planløst (det vil sige uden nødvendigvis at have en intention eller plan med handlingen). Dét at lave fx lokalplaner i byudvikling kan altså anses for 'blot' at være en del af den handling, som skaber de praksisser, byudviklingen er bundet op på. Byplaner i sig selv medfører ikke nødvendigvis forandringer af praksisser eller infrastrukturer, men reproducerer det eksisterende.

I Suchmans planforståelse er 'planen' (her forstået som en plan for forandring, en vision) først noget som opstår, når vi bliver afbrudt i vores (konstante) handlen – når noget i vores praksis nedbrydes eller ændres (Suchman 2007). Planen i denne optik er ikke en opskrift, som determinerer handlinger, men en socialt defineret (midlertidig) objektivering af den problematik, der er opstået i praksissen. I byerne i dag oplever vi eksempelvis trængsel, forurening og ghettodannelser, der ikke længere kan løses gennem business-as-usual, det kræver en ny byplanlægningspraksis, hvis ikke problemerne blot skal reproducere. Og da man i sin tid besluttede at bygge Ørestaden var problemet, at decentraliseringspolitikken og -planlægningen havde ført til, at København var skrumpet både indbygger- og ressourcemæssigt. Det fordrede nye planlægningsrationaler, hvis byen skulle overleve.

Disse nedbrud af eksisterende praksisser, er dermed grundlaget for at skabe nye praksisser og ny infrastrukturering. Planens formål i denne optik er at genetablere praksis, så den igen fungerer (men på en ny måde) (Suchman 2007:71). Men heller ikke her skal planen

forstås som determinerende for handling – at man i et byudviklingsprojekt bliver enige om at problemet med byplanlægning kan knyttes til bæredygtighed betyder ikke, at alle aktører forstår det samme ved bæredygtighed. Det er en socialt defineret objektivitet.

Pointen er, at hvis vi skal forstå sammenhængen mellem vision og realitet giver det ikke mening at se på handlinger, som noget der er fjernet fra deres omstændigheder og kan repræsenteres i en rationel plan (Suchman 2007:70). Det er muligt, at man både kan projektere og efterfølgende rekonstruere handlingers forløb – også i byplanlægning – men hvordan de intentioner, som vi lægger i planen, påvirker de situerede handlinger, kan vi ikke sige noget som helst om. Det er ganske enkelt upræcist (Suchman 2007:51). Det er ikke muligt at forudse eller på forhånd forstå og beskrive de situerede handlinger ud fra aktørernes forudsætninger eller baseret på en række generiske regler (Suchman 2007:52). Det vil altid være afhængigt af en aktørs konkrete omstændigheder (ibid.). Vi har brug for at undersøge, hvordan vi bedre kan forstå de situerede handlinger og hvordan vi kan navigere ud fra denne forståelse. Det gør jeg ved at tage udgangspunkt i praksisserne. Derfor har jeg valgt en praksisteoretisk tilgang.

En praksisteoretisk tilgang

Praksisteorien er en måde at konceptualisere det sociale, gøre det sociale mere eksplicit og forståeligt. Det er ikke én teori, men snarere en familie af teorier, der har det sociale til fælles. Praksisteori trækker spor tilbage fra Heidegger og Wittgenstein (som ikke arbejdede konkret med praksisteori, men med koncepter, der er grundlæggende for den praksisteoretiske forståelse): de sætter handlingen i fokus for at undersøge, hvordan vi oplever og forstår sociale fænomener?

En vigtig pointe i praksisteorien er den ikke skelner mellem aktør og struktur. Praksisteorien bidrager dermed både med vokabular til at beskrive social handling, men også ved at give undersøgelsen et omdrejningspunkt i samspillet mellem aktør og struktur. Det er også netop her, Suchman med sin plan- og handlingsforståelse positionerer sig, og praksisteorien trækker dermed tråde til denne tilgang.

Dette fokus på praksissen udfordrer tidligere dominerende sociologiske paradigmer, såsom behaviorismen. Charles Taylor, som var blandt de første til at sætte praksissen i centrum, hævder, som modsvar til de dominerende paradigmer, at mening og normer ikke er noget som blot eksisterer i hovedet på aktørerne (Shove et al. 2012). Han ser derimod mening og normer som noget, der eksisterer i selve praksissen og peger derfor på, at praksisser ikke kan anskues som en samling af individuelle handlinger, men snarere som en række sociale relationer og gensidige handlinger (Taylor 1971, i Shove et al. 2012). Praksissen er altså det centrale, og ikke blot en passage mellem menneskelige objekter og sociale strukturer (Shove et al. 2012).

Teorien decentrerer på den måde også 'sindet' og fokuserer i stedet på kropslige bevægelser, på ting, praktisk viden og rutine (Reckwitz 2002:259). Praksissen er dog stadig social, fordi det er en type af opførsel og forståelse, som optræder på forskellige steder og tidspunkter og er udført af forskellige krop/sind (Reckwitz 2002). Det gør, at praksisteorien kan ses som et alternativ til de mange forståelser, som anser organisatoriske fænomener for at stamme fra mere eller mindre rationelle handlinger udført af individuelle subjekter (Nicolini 2013:7). I disse forståelser er der som regel en anerkendelse af, at de sociale normer påvirker aktører, men variabler som dette anses for at være udefrakommende (Shove et al. 2012:143). I min afhandling ser jeg aktørerne som bærere af praksisser, og vil ikke forsøge at forstå deres individuelle bevæggrunde for at have bestemte meninger og handlinger. I stedet ser jeg på den sociale orden, som er indlejret i en 'fælles viden' i praksissen, og som muliggør en social fælles måde at tilskrive mening til verden på (Reckwitz 2002:246).

Men det er ikke en nem opgave. Praksisteorien er fundamentalt processuel, hvilket betyder, at verden forstås som en løbende rutineret og gentagen præstation (Nicolini 2013:3). Det er dét, der skaber den 'sociale struktur' (Nicolini 2013:3). En praksisteoretisk tilgang kan dermed bidrage til at forklare sociale fænomener med øje for det procesuelle og de hverdagslige, konkrete og materielle aspekter af aktiviteter (Nicolini 2013:9). Det procesuelle aspekt i teorien tillader at analyseenheden (praksissen) udvikler sig over tid og forandrer sig (Shove et al. 2012). Forholdet mellem struktur og proces skal opfattes som dobbeltrettet, og hvor processer og sociale strukturer blot er midlertidige – de kan kollapse eller nedbrydes (Nicolini 2013:3). Jeg bruger den praksisteoretiske tilgang til at forstå, netop hvad det er i praksissen, som forandrer sig, og hvordan det sker. Hvilke praksisser er mere stabile end andre, og hvad betyder deres gensidige relationer og konfigurationer i denne forandring?

Jeg ser på byudvikling som bundter af praksisser. Det vil kort fortalt sige, at byudvikling ikke blot er én praksis, men mange, der hver især er konfigureret forskelligt og relateret til hinanden på forskellige måder. Nogle er afhængige af hinanden for at fungere – fx når fx entreprenøren bygger det, arkitekten tegner. Mens andre er konkurrerende, som praksisser bundet op på økonomiske traditioner og tænkning overfor måske mere miljømæssigt orienterede praksisser. Her indikerer jeg også, at de praksisser, jeg inddrager i min analyse fortrinsvist er det man kan betegne som 'professionelle' – altså nogle der har direkte (og professionel) relation til et byudviklingsprojekt. Men samtidig kan praksisser ikke forstås løsrevet fra de sammenhænge, som de er del af. Tværtimod. Med praksisteori skal verden forstås som sømløs – som en samling af praksisser med forskellig relevans. Teorien er derfor gennemgående relationel (Nicolini 2013:3). Det betyder i min afhandling dels, at de forandringer der sker i de 'professionelle' praksisser jeg som udgangspunkt forholder mig til også kan have indflydelse på en række andre praksisser – fx om vi skal køre mere eller mindre i bil. Men det betyder også, at alle aktører (som er involveret i disse professionelle praksisser) er bærere af mange andre praksisser – som fx det at køre bil. Disse praksisser er altså også gensidigt afhængige af

eller konkurrerende med de professionelle, og der eksisterer adskillige overlap. De aktører jeg inddrager er selv indlejret i praksisser, som de forsøger at forandre. Der findes ingen teoretiske spilleregler for hvordan dette inddrages i analysen, men stiller i stedet krav til hvordan jeg som forsker konstant reflekterer over aktørernes roller.

Når jeg refererer til praksisteori er der som sagt ikke tale om én teori, men derimod en familie af teorier. Disse er ikke nødvendigvis i uoverensstemmelse med hinanden, men har forskellige vægtninger afhængigt af analysens fokus. Jeg arbejder med en praktiskteoretisk tilgang udarbejdet af Shove et al. i "Dynamics of Social Practice" (2012). Tilgangen simplificerer (sammenlignet med andre tilgange) opbygningen af praksissen ud fra tre elementer: kompetence, mening og materiale. Kompetencer skal ses som praktiske forståelser (hvordan udfører vi bestemte handlinger), mens mening er et bredt begreb, der både dækker over generelle forståelser (hvad er den overordnede 'mening' med denne praksis), men også målsætning og delmål, regler og så videre. Med materialitetselementet trækker Shove et al. materialiteten ind som en del af praksissen. Det er ikke noget der er eksternt for den måde, vi handler på. Materialitet er i byudvikling af stor betydning, hvor det fysiske ikke bare er summen af projektet, men også noget der har betydning for hvordan projektet udføres. Når et byudviklingsprojekt realiseres møder det en allerede etableret realitet. Selvom områder som Carlsberg Byen ikke er beboet eller besidder centrale bymæssige funktioner, er der alligevel ikke tale om et tomt lærred, hvor en vision blot skal realiseres. Selv de nye og ubebyggede områder vil altid være bundet op på eksisterende infrastrukturer, som er i spil i byens funktion og udvikling. At skabe en ny (bæredygtig) by vil alt andet lige forudsætte en ny infrastrukturering og dermed også et brud med eksisterende infrastruktur(er). Jeg tager udgangspunkt i Susan Leigh Stars infrastrukturbegreb (Star 1999, Star & Ruhleder 1996, Lampland & Star 2009, Star & Bowker 2010) for analytisk at løse de knuder, infrastrukturer binder over tid – med andre ord, vil jeg fremhæve hvad infrastrukturer er bygget op af, også de elementer, der ikke umiddelbart er synlige, men som over tid er sunket ind i infrastrukturen, så vi efterhånden tager dem for givet.

Shove et al.'s praksisteoretiske tilgang tillader med sin simplificering en analyse af hvordan praksisser udvikler sig over tid og ikke mindst hvordan de og deres elementer relaterer sig til hinanden. Samtidig udelukker tilgangen ikke andre teoretiske perspektiver, der kan nuancere eksempelvis de tre elementer.

Situationsanalyse

Som fundament for den praksisteoretiske analyse har jeg lavet en situationsanalyse. Situationsanalyse (situational analysis) er en tilgang til kvalitativ analyse, hvor det er 'situationen', som er omdrejningspunktet i analysen (Clarke 2005). Tilgangen har et

såkaldt synkront perspektiv, der skitserer den situation, jeg undersøger. Situationen er den kontekstuelle helhed, hvori det fænomen jeg undersøger, udspiller sig. Situationen skal dermed ikke forstås som en enkelt hændelse (Dewey 1938:66).

Ud fra den multi-sitede etnografi, deltagende observation, dokumentanalyser, interviews, fokusgruppe og workshop, er situationsanalysen baseret på forskellige typer kortlægning, der både fungerer som redskab til at skabe et visuelt overblik, men også som redskab til at provokere til nye indsigter og perspektiver. Kortlægningerne går ud på at identificere og analysere de elementer (humane som non-humane), der indgår i situationen og videre at kortlægge relationerne mellem disse elementer (2005:xxii). Jeg bruger kortlægningen i en iterativ proces til hele tiden at teste hypoteser og sammenstykke et billede af det, der sker. Kortlægningen er dér, hvor processen hele tiden udmøntes, og det danner fundamentet for den videre analyse.

Multi-sited etnografi

Den etnografiske tilgang er et metodisk valg, som giver et godt udgangspunkt for en rig og nuanceret undersøgelse (Falzon 2009). Men samtidig er min undersøgelse ikke baseret på den 'konventionelle' opfattelse af etnografi, som tager udgangspunkt i ét sted (Marcus 1995). Marcus argumenterer for, at et socialt fænomen ikke kan forstås ved blot at undersøge et bestemt sted (eller 'site') (ibid.). I stedet må forskeren inddrage flere steder – og altså udføre det som Marcus betegner som en multi-sited etnografi, som grundlæggende består i at følge aktører, forbindelser og forhold på tværs af tid, sted og skala (ibid.).

Gennem mit forskningsprojekt har jeg i flere måneder foretaget deltagende observationer i et byudviklingsprojekt og på en tegnestue, hvor jeg har indgået i dagligdagsaktiviteter og forskellige arrangementer. Derudover har jeg interviewet et bredt udsnit af aktører, der er involveret direkte eller indirekte i projektet, og jeg har lavet fokusgruppe / workshop med potentielle fremtidige borgere. Derudover har jeg kendskab til det empiriske område og har båret studeret det og arbejdet med det tidligere. Jeg har derudover lavet dokumentanalyse af formelle planer, strategier, redegørelser, rapporter og referater, der tilsammen udgør ryggraden i min fortælling.

Den multi-sitede etnografi er et udgangspunkt for at studere situerede handlinger og identificere hvordan praksisserne opføres, reproduceres eller nedbrydes. Det er en måde ikke at dvæle ved planer og visioner alene, men at se hvordan planer og visioner bliver brugt i den situerede handling (eller ej). Den multi-sitede etnografi er ikke en udtømmende metode, hvor al tilgængelig data indsamles. Det er snarere en tilgang til feltens kompleksitet og et udgangspunkt for at få indblik i det fænomen jeg undersøger.

EMPIRISK FOKUS

Jeg vil ikke påstå, at jeg med denne afhandling har været i stand til at kortlægge præcist, hvad der sker i processen fra vision til realitet i et byudviklingsprojekt. Langt fra! Og hvis jeg havde, ville denne afhandling, udover at være uendeligt lang, sikkert også være ganske kedelig. Men at svare på problemformuleringen forudsætter stadig en vis dybde. Det har derfor været essentielt for mit projekt at definere et empirisk fokus.

Jeg tager udgangspunkt i et konkret og aktuelt byudviklingsprojekt, Carlsberg Byen, i København. Mit projekt har forløbet samtidig med at de første byggerier på området er igangsat. Jeg har dog også i min analyse inddraget dele af det forløb, der foregik forud for mit projekt ligesom jeg har gjort mig overvejelser om fremtiden for Carlsberg Byen. Min tilgang har været styret af mit problemfelt med interesse for bæredygtighed, byplanlægning og mobilitet uden at jeg på forhånd have defineret konkret, hvordan jeg ville undersøge afhandlingens problemstilling. Det skete undervejs og er en del af det narrativ, afhandlingen er bygget op omkring.

Carlsberg Byen

For nyligt blev det første spadestik taget til det, der ifølge visionen for byudviklingsprojektet skal være et eksempel på moderne og bæredygtig byudvikling (Vores By 2006). Da Carlsberg A/S i 2008 flyttede deres ølproduktion fra Valby Bakke til Fredericia, åbnede der sig en mulighed for at skabe et nyt stykke København.

Idéforslaget 'Vores Rum' udgør vinderforslaget i projektets arkitektkonkurrence. Det er på mange måder en ambitiøs plan: "Carlsberg skal som en fugl fønix igen vise sig for byen som oplevelsesmaskine. I asken fra modernismens problematiske prioritering af sol og luft skal en tæt by med troværdige byrum genopstå som rammen om en bæredygtig by." (Vores By 2006).

I 2009 vandt Vores Rum den anerkendte internationale arkitektkonkurrence World Architecture for bedste masterplan. Det gjorde den bl.a. fordi at Vores Rum er et projekt baseret på et 'bæredygtig-i-alle-aspekter'-mindset, og som går i front ved at få både den økonomiske, miljømæssige og sociale bæredygtighed til at gå op i en højere enhed (www.worldbuildingsdirectory.com). Den underjordiske parkering bliver med cykelruter og togstationer omtalt som et værktøj til at sikre optimale transportbetingelser og bæredygtighed (ibid).

Der er gode intentioner og ambitiøse målsætninger for Carlsberg Byen. Med denne afhandling undersøger jeg sammenhængene mellem disse visioner og den efterfølgende realitet.

Hvorfor Carlsberg Byen?

Selvom alle byudviklingsprojekter rummer unikke omstændigheder og træk, adskiller dét som sker i Carlsberg Byen sig på mange måder ikke væsentligt fra mange andre byudviklingsprojekter. Det handler om det evige dilemma mellem den nære og fjerne fremtid, som er i spil i alle byudviklingsprojekter. Jeg kunne i princippet sagtens have beskæftiget mig med andre og undersøgt den samme problemstilling.

Men når jeg tager udgangspunkt i Carlsberg Byen, er det for det første, fordi den er eksemplarisk. Og så er det et aktuelt projekt, som giver muligheden for at få indblik i processer, der ikke (nødvendigvis) ville være synlige på et senere tidspunkt. Rigtig mange beslutninger er blevet diskuteret og truffet op til og i løbet af den periode, mit eget projekt har været undervejs.

En anden væsentlig årsag er den ambitiøse tilgang, som Carlsberg Byen har. Flere af projektets forslag og endelige løsninger lægger op til ændringer eller nedbrud af de eksisterende infrastrukturer til fordel for ny infrastrukturering. Det interessante er at forstå selve byudviklingsprojektet som rammen om et dybt konfliktfuldt farvand, de involverede aktører skal navigere i.

”Vi har jo en kommerciel målsætning, som handler om at vi skal tjene en masse penge til Carlsberg, men samtidig er vores målsætning også at vi skal lave noget som Carlsberg kan stå ved og som giver os et positivt omdømme. Vi skal jo være en del af det her område i al fremtid, vi bliver forbundet med det, der kommer ud af det. Det gør udfordringen endnu større, fordi det ikke er et hit-and-run-projekt, hvor vi bare scorer kassen og rejser til Brasilien og glemmer alt om det. Vi er fortsat i området og vi vil gerne forbindes med det. Så det skal være noget som byen og dens indbyggere bliver glade for, og set i en bredere sammenhæng også gerne noget som hele samfundet bliver glad for.”

(direktør for Carlsberg, interview med Arkitekten)



MIN ROLLE

Det har været en udfordring på den ene side at have en normativ tilgang til afhandlingen, gennem et ønske om at forstå, hvordan byen kan udvikles og omstilles i en bæredygtig retning, og på den anden side erkende at bæredygtighed er så flydende et begreb, at det ikke er muligt at vurdere, hvad der er bæredygtigt, og hvad der ikke er. Samtidig vil en klar definition, der afgrænser og fastlåser et perspektiv på fx bæredygtighed, være i strid med min tilgang til projektet. Det er altså ikke hensigten at servere en definition, ud fra hvilken jeg kan vurdere og bedømme, hvad der er godt, og hvad der er dårligt.

Når det så er sagt, er det svært ikke selv at skabe tænkte definitioner for at gøre begreberne håndgribelige og brugbare undervejs i forløbet. Jeg skal være den første til at kende mig skyldig i, at jeg tager begreberne i brug, i situationer, hvor det nu engang er svært at lade være. Diskussionerne omkring begreber vil derfor optræde mere eller mindre eksplicit løbende i min afhandling.

Det har skabt et uundgåeligt behov for en konstant refleksion omkring min rolle i forskningen. Jeg kan ud fra min videnskabsteoretiske forståelse ikke distancere eller objektivere mig selv fra det felt, jeg undersøger. Derfor har jeg været nødt til at have et dobbeltblik, hvor jeg forholder mig til og analyserer det jeg ser, samtidig med at jeg er bevidst om, hvordan jeg påvirker og påvirkes af det jeg ser.

2

... alle mulige
andre steder er
også bæredygtige
– altså det er jo det
nye sort!

“

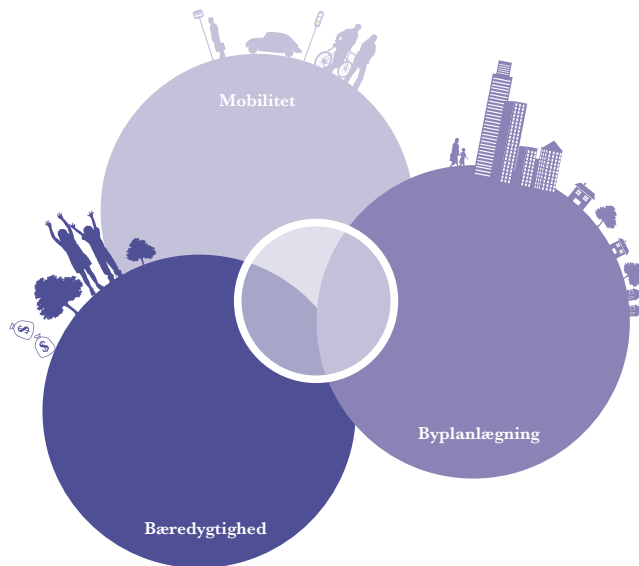
(projektleder, Carlsberg Byen P/S)

PROBLEMFEET

INDLEDNING

Tre begreber er gået igen i mit projekt fra start til slut: byplanlægning, bæredygtighed og mobilitet. Disse begreber markerer afhandlingens problemfelt, som udgør det empiriske fokus for analysen. At sætte ord på dette problemfelt har på den ene side været meget let – byplanlægning, bæredygtighed og mobilitet er der efterhånden skrevet meget om, og det er begreber, som efterhånden de fleste nikker genkendende til. På den anden side har disse begreber også gjort fremstillingen af problemfeltet til en meget vanskelig opgave, fordi ingen endegyldige definitioner har fundet sig til rette; under de samme overskrifter befinder sig adskillige forklaringer og strømninger, som peger i hver deres retning. Derfor vil der ikke optræde klare definitioner på byplanlægning, bæredygtighed og mobilitet i denne afhandling, men i stedet vil jeg forholde mig til de mest dominerende strømninger, der er inden for de respektive domæner (og i deres samspil). Dermed ikke sagt at jeg ikke selv positionerer mig her et sted eller tager stilling til indholdet – det er svært at beskæftige sig med sådanne emner uden at tage stilling til det.

De tre elementer kan ikke sidestilles eller sammenlignes. De er (faglige) domæner, som jeg på sin vis har udvalgt for de udgør centrale aspekter af den empiriske problemstilling.



Det er naturligvis en abstraktion, men også et forsøg på at afgrænse de ellers meget omfattende faglige domæner, ved at forstå dem hver især i lyset af hinanden. Og det er i denne abstrakte konfiguration af domæner, jeg undersøger bæredygtig omstilling ud fra problemformuleringen.

Byplanlægning kan forstås som et teoretisk fagligt domæne, men også som en praktisk aktivitet. Byplanlægningslitteraturen afspejler, at de praktiske aktiviteter er stærkt forankret i det teoretiske, og det er således svært at forstå de to aspekter uafhængigt af hinanden. Samtidig må man også for at danne et billede af byplanlægning i nutid, forstå elementer af dens fortid – det er et domæne, der både teoretisk og især praktisk er betinget af fortiden.

Der har de seneste tre til fire årtier været intense diskussioner om bæredygtighedsbegrebet og operationaliseringen af det (Aagaard et al. 2010). Den mest sigende definition på bæredygtighed, som jeg er stødt på gennem mit projekt, kom fra én af mine informanter, da han forklarede, at bæredygtighed for ham var et alting-og-ingentings-begreb. Begrebet er brugt og misbrugt i en sådan grad, at det kan være svært, eller måske endda for nemt, at anvende i praksis. For hvad er bæredygtighed, hvis det både bliver brugt til at beskrive den selvforsynende by, men samtidig også til at retfærdiggøre flytrafik, når brændstofforbruget mindskes pr. fløjet kilometer – upåagtet at det totale forbrug stiger?

Et retorisk spørgsmål, som vidner om samfundets modsætningsfyldte reaktion på bæredygtighedsudfordringen. Så selvom begrebet i Brundtlandkommissionens rapport fra 1987 blev ekspliciteret, så vi stadig i dag refererer til det med tanke på 'de tre ben' – det økonomiske, sociale og det miljømæssige – så er situationen i dag, at disse tre ben i virkeligheden ikke får begrebet til at stå af sig selv. Foruden vores egne personlige tolkninger af bæredygtighed, afspejler litteraturen på området (for ikke at tale om erfaringerne), at der ingen entydig definition eller forståelse eksisterer. Det betyder, at vores handlinger som brugen af begrebet medfører, heller ikke er entydige.

Ligesom for byplanlægning og bæredygtighed eksisterer der flere opfattelser af og måder at anvende og operationalisere begrebet mobilitet. Denne fragmentering af begrebet har også vist sig at have indflydelse på min empiri. Mobilitet har (uanset definition) direkte indflydelse på individers livsbetingelser i det moderne samfund. Ved at knytte mobilitet og bæredygtighed sammen gennem individets behov, anskuer jeg mobilitet for at være en forudsætning for bæredygtigheden ved at opfylde behov for nuværende og fremtidige generatione. Omvendt har måden vi er mobile på også indflydelse på bæredygtigheden ved at have afgørende indvirkning på mange sociale, politiske og økonomiske processer, dvs. samfundets organisering (Freudendahl-Pedersen 2009).

BYPLANLÆGNING

Byplanlægning er både et teoretisk begreb og en praktisk aktivitet og noget, der ganske vist skaber associationer, men som ikke rummer nogen klare definitioner. Hvad dækker 'by' fx over i byplanlægning? Er det byen som et socialt omdrejningspunkt eller som en samling af tekniske infrastrukturer? Og hvad dækker planlægning over? Er det processen, der leder frem til en plan, eller er det udførelsen af planen? Der er i litteraturen uenighed om, hvad begrebet dækker over og gennem tiden er det gået fra mest af alt en praktisk aktivitet til nu at være en teoretisk abstraktion.

Som sagt leverer jeg ingen entydige definitioner, der kan forklare præcist, hvad byplanlægning er, hverken som begreb eller som praktisk aktivitet. Men for at afgrænse fortællingen optegner jeg et par generelle karaktertræk, som sætter rammerne op for dette afsnit. De er baseret på de træk, som jeg har identificeret i byplanlægningslitteraturen. Træk der skitserer omridset af et fagligt område, der er præget af mange forskellige strømninger gennem tiden, og som i dag er mere komplekst end nogensinde. Den byplanlægningsteoretiske litteraturs mangfoldighed og forskellige anskuelser på samfundet og på byplanlægningen afslører, at byens udvikling langt fra er en entydig eller lineær proces, og at det langt fra kun involverer enkelte aktører eller organisationer, men derimod udspiller sig i et komplekst samspil og modspil med en bred sammensætning af aktører i komplekse kontekster.

Hovedparten af byplanlægningslitteraturen illustrerer denne kompleksitet og inddrager overvejelser omkring, hvordan byplanlægningen kan forstås som en social og samfundsmæssig praksis og forandringsaktivitet, og hvordan samtidens og samfundets (stigende) kompleksitet hele tiden udfordrer idéen om byplanlægning i traditionel forstand (Jensen et al. 2007). Der er også en klar tendens til, at byplanlægningslitteraturen anerkender og omfavner de politiske aspekter af planlægningen, som både myndighedsudøvende og politikdannende (Flyvbjerg & Richardson 2002). Og ligeså en stigende anerkendelse af, at byplanlægning som den politiske og sociale praksis det er, også har diskursive dimensioner (der på tværs af diskursopfattelser og definitioner kan anses for at betyde, at menings- og sprogdimensioner er grundvilkår for det sociale) (Jensen 2007:111).

Byplanlægning som begreb

Jørgensen et al. beskriver planlægningen af byen som et projekt, en aktivitet, som aldrig bliver færdig. Byplanlægning kan måske forstås som en måde at skabe helhed og retning på byens udvikling (2010). Det er i byplanlægningen, at interesser afvejes i forhold til, hvad vi gerne vil opnå på kort og på lang sigt. Og det er i dette spændingsfelt, at byplanlægningens helt

centrale dilemma ligger – hvordan tilfredsstilles både nuværende og fremtidige behov, eller endnu mere sat på spidsen: hvordan *prioriteres* mellem nuværende og fremtidige behov (også et helt centralt dilemma i forhold til bæredygtighed, som jeg skal komme ind på senere).

For eksempel vil de trafikale udfordringer i mange byer, København er ingen undtagelse, kun blive større på sigt som følge af en betydelig befolkningstilvækst. Samtidig er der også trafikale behov på kort sigt, som skal opfyldes, da folk stadig skal kunne komme på arbejde, købe ind, besøge svigermor og så videre. Men har vi om 50 år den samme trafikfordeling som nu, eksempelvis i København, hvor omtrent 1/3 af transporten foregår i bil, vil den trængsel som allerede hersker kun øges i takt med befolkningsvæksten. I dag er udvidelsen af veje ofte den umiddelbare løsning på trængselsproblemerne – også selvom det betyder en stigning i trafikken, og på sigt en begrænsning, når der med byens udformning ikke er areal til flere vejudvidelser. Derfor er det misvisende kun at forstå byplanlægning som en aktivitet, der angiver retning uden at forstå, at byplanlægning også, og måske oftest, handler om at afværge skader (Jørgensen et al. 2010).

Det handler om prioriteringer først og fremmest, og på den måde kan byplanlægningen afspejle den eksisterende samfundsorden. Når områder som Tuborg Havn bliver udbygget alene med lejligheder, som kun en særligt velhavende del af befolkningen kan finansiere, er det med til at opretholde en segmenteret samfundsorden. Men byplanlægningen kan også omdanne den eksisterende samfundsorden. Som i Bogotá, hvor en række offentlige institutioner (sygehuse, biblioteker mv.) er blevet placeret i de mere velhavende områder samtidig med, at en BRT¹ er anlagt og dermed har forbundet de fattige og rige bydele og sikret fælles adgang til offentlige institutioner, frem for at opdele det. Byplanlægning er derfor tæt forbundet med de politiske forhold i de omgivende samfund, hvor der er en gensidig påvirkning mellem byplanlægningen og samfundets udvikling ved at tjene interesser i samfundet, men også ved at forme interesser i samfundet (Gaardmand 1992).

Byplanlægningens (historiske) udvikling kendetegnes ved, at byens rolle i forhold til samfundet ændrer sig og forventninger til og forestillinger om, hvad planlægningen kan, udvikler sig. I dag er de store byer vækstlokomotiver – det gælder også København, hvis økonomiske deroute i starten af 1990'erne, med statslig indgriben, blev afværget ud fra mantraet om ”hvad der er godt for København, er godt for resten af Danmark”. Der er altså nu, i højere grad end før, økonomiske interesser forbundet med byens udvikling, der tidligere var præget af velfærdsemner, som fx socialt boligbyggeri. I takt med at industrien er flyttet ud, er servicebyen blevet skabt. Det er nogle andre forståelser, der ligger til grund for byplanlægningen i dag, men også nogle andre krav.

1 BRT står for Bus Rapid Transport som er en betegnelse for et system, hvor busserne har sit eget tracé og typisk stationer som minder om metrostationer

Den rationalistiske instrumentelle planlægning

Byplanlægningen var i efterkrigstiden et redskab til, gennem planer og projekter, at omsætte politiske visioner til fysiske byer, der kunne rumme en massiv befolkningstilvækst og omsætte forestillingerne om, hvordan disse mennesker skulle leve og arbejde (Nielsen 2008). Modernistiske planlægningsprincipper foreskrev, hvordan byer som sociale organismer kunne genskabes som velfungerende helheder gennem omfavnende planer (ibid.). Den økonomiske vækst og generaliserede idéer om velfærd dominerede de samfundsmæssige mål og rationaler – og det samme gjorde forestillingen om, at planlægning rent faktisk kunne omsætte disse mål til realitet (ibid.).

Byplanlægningen handlede om de 'store' planer (dispositionsplaner) og reformer for byen og samfundet (Sehested 2003a). På den måde fremstår det sociale (og dermed også tilværelsen for politik og planlægning) som noget, man kunne håndtere og overskue (Gaardmand 1992). Fingerplanen fra 1947 er et eksempel. Den byggede på en prognose for Københavns befolkningstilvækst og ønsket om at udvikle hovedstaden med stationsnær bebyggelse og med grønne kiler i mellem (ibid.). Det betød, at der langs kollektive transportårer skulle dannes bykvarterer som selv bærende enheder (Jørgensen et al. 2010). Det var også i denne periode, at mange sociale boligbyggerier blev udviklet. Det gælder bl.a. Tingbjerg, som skulle gøre op med boligområder, der havde store koncentrationer af forskelsløse mennesker fra samme sociale lag (Gaardmand 1992). Taget Tingbjergs nuværende situation i betragtning er denne eksempel måske i virkeligheden et bevis for, at den fysiske byplanlægning i sig selv ikke kan løse samfundsmæssige problemer.

Denne rationelle og instrumentelle tilgang var funderet i en forståelse af, at der eksisterede konkrete og endelige mål – og byplanlægningens rolle var derved, blandt et udvalg af handlingsalternativer, at udvælge det, der bedst opfyldte målet. Løsningerne blev altså baseret på (en forestilling om) faglig viden, og ud fra en idé om, hvad der var til alles bedste – på den måde blev byplanlægningen også anset for at være upolitisk (Bisgaard et al. 1881). Prognoser var et væsentligt værktøj, hvor man ud fra eksempelvis forventninger om befolkningstilvækst og bilejerskab kunne dimensionere vejnettet (Jørgensen et al. 2010). Netop prognoseværktøjet er dog, trods en transformation af byplanlægningen, langt fra forsvundet – det vender jeg tilbage til i de efterfølgende afsnit.

Bag den rationelle planlægning ligger en rationel bypolitisk styreform, der kendetegnes ved et repræsentativt demokrati (som fx Borgerrepræsentationen i dag) samt hierarkiske og bureaukratiske virkemidler (som fx Planloven) (Sehested 2003a). Denne styreform omtales i litteraturen som government (ibid.). For at kunne gennemføre denne rationelle planlægningstilgang med hierarkiske og bureaukratiske virkemidler, blev der i kommunerne rundt om i Danmark opbygget store professionelle planlægningssystemer, hvor de tekniske

forvaltninger var styrende (ibid.). Fagligheden stod i centrum, og disse tekniske forvaltninger var primært ledet og domineret af arkitekter (ibid.). Byplanlægningens opgave var således (ideelt set) at implementere de politikker, som blev udstukket af politikerne, hvilket dermed gjorde selve byplanlægningspraksissen til en værdineutral aktivitet (Jensen 2007).

Men i løbet af 60'erne voksede kritikken af dette rationelle – idéen om 'det gode liv' blev mere nuanceret, for hvor var der plads til individet, når alt var planlagt på forhånd (Nielsen 2008)?

Opbrud i samfundet og byplanlægningen

Ét af problemerne ved den rationelle planlægning, beskriver Gaardmand, er, at planlæggerne planlagde en by, som de selv kunne lide, og som kom de involverede aktører til gavn. Det var ifølge ham dog ubevidst og byggede på overvejelser over, hvad der er bedst for byens borgere (1992). Men efterhånden opstod en erkendelse af, at beslutninger på planområdet er noget, der tages efter afvejninger og skøn, og at der dermed altid vil ligge politiske prioriteringer indlejret i disse beslutninger, og at planlæggeren er en politisk aktør (Sehested 2003b). Interessen for det fysiske planlægningssystem som problemløser dalede sideløbende med denne erkendelse (Gaardmand 1992) og blev afløst af et normativt kritisk perspektiv, som i høj grad begyndte af influere på planlægningsdiskussionerne (Sehested 2003b). Især i slutningen af '60erne, hvor man både i faglige og offentlige debatter stillede spørgsmålstegn ved de ekspertstyrede systemer og planlægningens og planlæggerens rolle i samfundet (Gaardmand 1992:14).

Samtidig var der i '60erne stadig hastig vækst på anlægsområdet (Gaardmand 1992). Men i kølvandet på efterkrigstidens økonomiske opsving kom oliekriserne i '70erne. Det betød i praksis, at mange byplaner blev lagt på hylden – de vækstforestillinger der herskede ind til da, viste sig at være uholdbare (Jørgensen et al. 2010). Der kom mindre fokus på at *skabe* det 'gode' og i stedet fokus på at fjerne barrierer (Gaardmand 1992). I byerne begyndte man at mærke efterdønningerne af den kraftige byvækst, der bl.a. har medført masseproducerede etageboliger. Udviklingen gav anledning til en vis selvkritik hos de, der er involveret i planlægningen. Der opstod en erkendelse af, at bygninger ikke alene determinerer livet, men at det i højere grad er de økonomiske, kulturelle og sociale forhold, der gør det (ibid.).

I forlængelse af de nye perspektiver opstod et fokus på den kollaborative planlægning, hvor inddragelse af borgere stod højest på dagsordenen. Det handlede om social mobilisering, og det var i denne periode, at blandt andet Christiania voksede frem (Jensen et al. 2007). Den kollaborative planlægning og borgerinddragelsen har siden været elsket og hadet. På den ene side er det demokratiske aspekt i at lave involverende planlægning evident, fremfor

planlægning henover hovedet på de der skal leve med den bagefter. På den anden side kræver det en masse ressourcer både at facilitere og indgå i den kollaborative planlægning og det rejser spørgsmålet om, hvilke incitamenter der ligger til grund for inddragelsen? Agger peger på at der forskellige perspektiver på borgerinddragelsen, hvor den kollaborative planlægning lægger vægt på borgerne som engagerede og kompetente samfundsborgere og den mere magtorienterede litteratur (som Flyvbjerg) forholder sig modsat og antager at folk deltager på baggrund af særinteresser og dermed vil bruge inddragelse strategisk i forhold til at fremme disse (Agger 2005:237). Netop denne særinteresse kommer til udtryk, når naboer til byudviklingsprojekter er massivt repræsenteret i dialoger med bygherrer og kommuner. Dette fænomen har fået sin egen betegnelse: N.I.M.B.Y, der betyder: 'Not in my back yard' – ikke i min baghave. Det er et udtryk for en generel opposition mod udvikling i ens eget nærområde, fordi det potentielt medfører gener. Det behøver ikke at bunde i en manglende forståelse for udviklingen. Den skal bare foregå længere væk.

I '80erne og '90erne begyndte man at indse, at central styring og regulering gennem planlægning ikke var mulig (Healey 1997a). I byplanlægningslitteraturen hævdes det ligefrem, at regulering, kontrol og store planer ligefrem kan være hæmmende for byens udvikling, der til stadighed bliver mere kompleks (ibid.). Efterhånden som der blev gjort op med troen på planlægningens rationelle og instrumentelle egenskaber, ophørte også forventningerne til planlæggernes evne til at styre og regulere byen alene (Sehested 2006). Idealbilledet om topstyringen begyndte at krakelere og dermed fik "management-religionerne deres store chance" (Gaardmand 1992). Der blev indført en række reformtiltag med rod i New Public Management (NPM) i den offentlige sektor i Danmark. Det betød nye synsvinkler på styringen og organiseringen af den offentlige sektor, der grundlæggende bygger på ledelseserfaringer og -former, som det var kendt fra den private sektor. Det gælder resultat- og kontraktstyring, decentralisering af ledelsesansvar, aktivitetsbaserede budgetter, udlicitering, privatisering osv. Planlægningen blev i den strømning mere markedsorienteret.

NPM er således en reaktion på og kritik af den traditionelle offentlige sektors fokus på planlægning, hierarki og bureaukrati. Management ud fra målsætning, kontrakter og finansielle rammeverksaftaler er blevet hovedpolitiske metastyringsværktøjer i gennem '90erne (Sehested 2006).

Projektplanlægning og netværksstyring - i dag

Den politiske og administrative decentralisering, der skete med indførelsen af NPM, betyder, at de kommunale institutioner og forvaltninger er blevet selvstændiggjort. Man begynder at indse, at projektplanlægningen med sin fleksibilitet kan være mere effektiv. Projektplanlægningen betyder, at planlægning ikke længere kun er topdown-styret, men at

interesser også gror nedefra (Sehested 2009). Denne byplanlægningstilgang er dermed mere helhedsorienteret end hidtil, idet der inddrages aktører på tværs af sektorer og offentlige niveauer samt private aktører (Sehested 2003a).

Det vil sige at private virksomheder, borgere, interesseorganisationer osv., efterhånden har fået større indflydelse på byplanlægningen (og altså dermed også byudviklingen) og på de offentlige organisationer, hvor byplanlægningen stadig er forankret (Sehested 2003b). Det betyder, at beslutninger og styring i forbindelse med byplanlægningen foregår mere diffust i netværk blandt forskellige sociale aktører (Jensen et al. 2009). Netop som Carlsberg Byen, der er et af disse projektbaserede privat igangsatte initiativer.

Det nye projektorienteret planlægningsrationale fordrer i højere grad en netværksorienteret styring (governance) (Sehested 2003b). Det er altså i sig selv et opgør med den centrale styring og regulering gennem planlægning og store planer, der i planlægningslitteraturen hævdes at være hæmmende for tilpasning og fleksibilitet i den stadig mere komplekse situation, byplanlægningen udspringer sig i (Healey 1997a; Sehested 2003b). Der er i denne periode opstået en erkendelse af, at forskellige aktører – både offentlige og private – er gensidigt afhængige af hinanden. Det er dét, som netværksstyringen forsøger at imødekomme (Sehested 2003a). Netværksstyring i praksis betegner politisk styring eller ledelse på tværs af private og offentlige aktører og skal både ses vertikalt (på tværs af regionale, nationale og globale niveauer) og horisontalt (på det lokale niveau, som fx i byudvikling) (ibid.).

Ideelt set er det en forventning om fælles forståelse, konsensus og ligeværdighed, som ligger til grund for netværksstyringsteorien. Men Sehested påpeger, at det i praksis er svært at opnå, bl.a. fordi den form for lighed ikke kan eksistere, og fordi konflikter ikke altid kan løses gennem konsensus eller kompromisser (Sehested 2003a). En anden udfordring ved netværksstyringen er behovet for koordinering og integration på tværs af de mange enheder (ibid.). Hvordan bevarer man overblikket, og hvordan sikres det, at alle opgaver bliver løst, og at ingen blokerer for hinanden? Den hierarkiske styreform løste netop disse udfordringer ved at være opbygget omkring institutioner og rutiner (ibid.), hvor koordinationen på den måde blev indlejret i selve styreformen.

Dertil kommer udfordringen med legitimiteten af løsninger. Netværksstyringen betyder i praksis, at ikke-demokratiske aktører fungerer ligeværdigt med de folkevalgte i bystyringen – det giver de ikke-folkevalgte en offentlig legitimitet og ansvar, uden altså nogle garantier for opbakning hos den bredere befolkning (Sehested 2003a). Det er altså ikke nødvendigvis demokratiet, som får en afgørende rolle i netværksstyret byplanlægning (ibid.).

Carlsbergprojektet afspejler, hvordan netværksstyringen foregår i praksis og indikerer netop problematikkerne og potentialerne ved det tværfaglige samarbejde på tværs af offentlige

og private organisationer. Jeg ser især på, hvordan denne styringsform er med til at løsrive byplanlægningen fra hierarkiske aspekter af planlægningen, som stadig eksisterer gennem fx krav i Planloven, men også hvordan bagsiden af netværksstyringen skaber lukkede rum, hvor afgørende beslutninger tages uden om demokratiet.

Planlæggerrollen - fra ekspert til facilitator

I takt med byplanlægningsfeltets udvikling har planlæggerrollen også udviklet sig – og planlæggeren er efterhånden blot én ud af mange aktører med betydning for byudviklingen.

I tiden med den rationelle instrumentelle planlægning blev planlæggerne tillagt egenskaber som dem, der kunne løse samfundets problemer (selvom det i virkeligheden sjældent skete) (Bisgaard et al. 1981). Særligt op gennem 1960'erne blev planlæggerne gjort til eksperter og fik derigennem monopoliseret byplanlægningsfeltet (Sehested 2003b). Her opererede de mere eller mindre autonomt i nicher inden for det offentlige bureaukrati (ibid.). Disse planlæggere stræbte efter rationalitet, objektivitet og videnskab med en tro på, at de var i stand til at udvikle generelle og universelle principper for byplanlægningen, der kunne bruges til at løse problemer (ibid.). Groft sagt fandt politikerne på en politik, planlæggeren gav et bud på, hvordan denne udføres, og entreprenøren udførte den så i praksis. Men den opdeling af opgaver er ikke længere så klar. Ligesom der skete et skred i forståelsen og udførelsen af byplanlægningen, udviklede planlæggerrollen sig også.

I den kollaborative planlægnings tid kommer der mere fokus på planlæggeren som en kommunikator mellem myndigheder og befolkning. Planlægningsarbejdet skal ikke længere kun ske oppefra, men være en vekselvirkning mellem overordnede og lokale interesse. Planlæggerrollen udviklede sig, ifølge Healey, til den mere samarbejdende og kommunikative planlægger (1997a). Det udmøntes i, at der kommer mere debat om byen i offentligheden, og at borgerinddragelse i form af høringer bliver et punkt i Planloven i starten af 1970'erne. I dag opfordrer Planloven kommunerne til involvering, men det er ikke et krav.

Hvor planlæggeren tidligere opererede i nicher i det offentlige bureaukrati – som eksperter der havde fået monopoliseret deres område – blev de med projektplanlægningen og netværksstyringen nødt til at optage en slags hybridrolle (Sehested 2003b). Planlæggerne har ikke længere den samme indflydelse og deres autonomi i forhold til at tage beslutninger, og autoritet i forhold til vægten af deres beslutninger, blev udfordret.

Realisering af konkrete byplaner involverer således nu en bred række aktører, som deltager i adskillige arbejdsgrupper undervejs. Det er også tilfældet med Carlsberg Byen, hvor forskellige sammensatte grupper – med både arkitekter, entreprenører og rådgivende

ingeniører, men også repræsentanter fra bygherren og kommunen – varetager de forskellige elementer i rammelokalplanens udvikling. Der er altså sket en åbning for andre professioner i byplanlægningen, og politik og styring ligger ikke længere kun hos myndighederne (Sehested 2006).

I min optik giver det altså ikke mening længere alene at forholde sig til byplanlæggeren som den person, der er planlægger af profession for at forstå byudviklingen. Han er efterhånden blot én aktør ud af mange. I Carlsberg Byens tilfælde er det tydeligt, at efterhånden som projektet skrider frem, er der færre og færre professionelle planlæggere involveret, og de har dermed mindre og mindre indflydelse. De der planlægger byen i dag er også, og måske i højere grad, ingeniører, jurister og økonomer. Man kan sige, at den konkrete planlæggerrolle enten er snævret ind til at handle om at facilitere aktiviteter omkring planen, eller at planlæggerrollen i dag ganske enkelt ikke er knyttet til en bestemt faglig profession eller uddannelse. Jeg forholder mig til det sidstnævnte – der er i byplanlægning i dag mange professioner, uddannelser og (byplanlægnings-)praksisser involveret.

Planer og Planloven

Byplanlægningens rolle har selvsagt forandret sig som følge af byplanlægningens udvikling. Forventningen om planen som store forkromede masterplaner, der med en tilstrækkelig detaljeringsgrad kunne løse samfundsrelaterede udfordringer ud fra en række generiske og universelle byplanlægningsdoktriner, er ikke længere dominerende. Alligevel eksisterer planer stadig i høj grad som rationelle og universelle.

Den første Planlov blev udviklet i 1925, men den var så kompliceret, at den ikke fik anvendelse i praksis (Gaardmand 1992). Den næste Planlov som blev udviklet i 1938 var derimod mere praktisk anvendelig, idet der ikke var tale om nogen handlepligt² – bortset fra at alle byer over et vist indbyggertal skulle udarbejde byplaner, der kunne regulere forhold for byens funktion (ibid.).

En af udfordringerne for byplanlægning i dag (i en dansk kontekst) er, at den befinder sig mellem forskellige planlægningsrationaler. Selvom udviklingen inden for byplanlægningsfeltet har budt på et opgør med tidligere tiders rationelle planlægning og hierarkiske styring, er der ikke tale om et fuldstændigt brud (Sehested 2003a).

2 At der ikke er handlepligt, betyder at grundejerne ikke har pligt til at handle for at bringe arealanvendelsen i overensstemmelse med lokalplanen. Men i det øjeblik grundejerne ændrer anvendelsen af arealet, skal arealanvendelsen være i overensstemmelse med den gældende lokalplan.

Således eksisterer der i den danske byplanlægningskontekst elementer af den bypolitik, der ligger bag dette planlægningsrationale, men i forening med den mere netværksprægede styring. Det gælder særlig Planloven, der med sin hierarkiske forankring sætter rammerne for netværksstyringen lokalt i byerne (ibid.). Planloven skal ses som et juridisk-formelt arbejdsgrundlag (Gaardmand 1992:24). Den er rettet mod fremtidig arealanvendelse og træder først i kraft (dvs. at lovens krav indfries), når arealanvendelsen skifter fra sit hidtidige brug. Det betyder, at Planloven i sig selv ikke fordrer forandring, men sætter rammerne for fremtidig forandring. Få ting kan kommunerne selv regulere i lokalplaner, men overordnet set kan det føre til retssager, såfremt Planloven ikke overholdes.

Planloven udgør et traditionelt hierarkisk plansystem mellem stat, regioner og kommuner ved at stille krav til kommuneplanerne. De fleste kommuner har ansvaret for byplanlægning inden for rammerne af en omfattende kommunalplan. Den revideres hvert fjerde år og godkendes af region og stat. Men kommuneplanens funktion som rammeværk er blevet reduceret og i stedet er det i højere grad projekter, der får planerne til at ændre sig – ved vedtagelsen af Carlsberg Byens rammelokalplan vedtages samtidig tillæg til Kommuneplanen.

Et andet element af den hierarkiske styreform, der stadig eksisterer, gælder det repræsentative demokrati, som stadig spiller en stor rolle i danske kommuner.

Opsummering

I dag handler byplanlægning ikke i samme grad som tidligere om at lave planer, styre og regulere. Det handler mere om at realisere projekter i byen ud fra, hvad der kan lade sig gøre, og hvilke bygherrer som kan hvad, men dog stadig inden for rammerne af en helhedsorienteret kommuneplan (selvom denne ikke spiller samme rolle som tidligere). Der eksisterer stadig et højt niveau af administration i netværkene i dag. Ifølge Sehested opleves disse administrative aktører som blokerende eller i hvert fald mindre accepterede (2003b). Det hierarkiske kan, når der opstår konflikter i netværkene, bruges til både at sætte grænser, men er også medvirkende til at udvide netværkenes selvstyring.

Det er altså en slags middelvej mellem den hierarkiske styreform og den netværksorienterede. Det betyder også, at de tekniske forvaltninger i kommunerne ikke længere har den samme dominans som tidligere. Byplanlægningen er altså både orienteret ud af mod andre (private) aktører, men også spredt over forskellige afdelinger i kommunen og er ikke længere centraliseret.

Byplanlægning forandrer sig hele tiden i et gensidigt forhold med samfundet, og det er i dette forhold, byplanlægningens rolle skal forstås. Byplanlægningen er i dag midt i en brydningstid,

hvor klima er kommet højt på dagsorden, hvor byerne vokser, finanskriser truer og der er fokus på demografiske forandringer med flere ældre (Byplanlaboratoriet 2010). Byplanlægning kan ikke opfanges og forklares i en præcis definition, men kendetegnes ved at være noget, der dynamisk må forandre sig med samfundet og som må tilpasse sig og skabe grobund for udvikling – mere end at forudse den.

BÆREDYGTIGHED

Der er efterhånden ikke længere tvivl om sammenhængen mellem de globale klimaudfordringer og menneskelig aktivitet (Aagaard et al. 2010). Hvor mennesket historisk set har levet i balance med naturen, er der i den moderne tidsalder sket et brud mellem mennesket og naturen. Økosystemer er nedbrudt, og hvor den globale økonomiske vækst har skabt muligheder for nogle, har den skabt dårlige vilkår for en stor del af verdens befolkning – en tilstand og udvikling, der er ubæredygtig. Samtidig er de nuværende strategier ikke tilstrækkelige til at opløse den sociale og økologiske krise (Ramskov Gambala 2012).

Det er ikke formålet med denne afhandling at redegøre for klimaets eller klodens nuværende tilstand, eller fremtidsudsigterne for den sags skyld. Mens behovet for bæredygtighed altid har været til stede, er behovet for den bæredygtige omstilling mere nødvendig end nogensinde før – det er denne omstilling, som er afhandlingens egentlige motivation.

Omstilling i sig selv er uundgåeligt – det er samfundets vilkår at forandre sig (Næss & Vogel 2012). Derfor er det hvilken retning, omstillingen bevæger sig i, der er interessant og afgørende. Når jeg bruger begrebet retning, er det samtidig en måde at undgå at skulle definere, hvad en bæredygtig fremtid er. Det essentielle er, at det at omstillingen bevæger sig i retning af mere bæredygtighed, kræver nemlig ikke blot løsninger, der på den ene eller anden måde kan kategoriseres som bæredygtige i sig selv, men mere at samfundet bevæger sig væk fra den nuværende og ubæredygtige tilstand som en helhed. Det skaber en kløft mellem hensigterne med initiativerne for bæredygtighed og den faktiske udvikling, der på nuværende tidspunkt har vist sig at bibeholde og styrke ubæredygtige strukturer (Hansen et al. 2010).

De gevinster der har været at opnå i form af fx renere produktion eller i udviklingen af nye transportteknologier, er ofte blevet indhentet og overhalet af en større volumen i form af øget forbrug eller transport (fx i antal kørte kilometre) og situationen er dermed status quo eller forværret set i et bæredygtighedsperspektiv (Hansen et al. 2010, Marshall & Banister 1999, Dennis & Urry 2009). Der er altså behov for en ny måde at anvende bæredygtighedskonceptet på i praksis (Aagaard et al. 2010).

Bæredygtig omstilling handler om nye fremtidige måder at organisere vores samfund på politisk, socialt og kulturelt, så der etableres mere bæredygtige måder at opfylde sociale funktioner og behov på. For at skabe disse tilsigtede forandringer er det nødvendigt at forandre netop de socio-tekniske systemer, der opfylder disse behov (Hansen et al. 2010). Her er der netop tale om systemer og ikke blot delelementer eller enkelte teknologier. Bilen er et godt illustrativt eksempel på dette. Som teknologi er bilen ikke funktionel isoleret set – den er derimod forankret i samfundet ved at være forbundet med en række elementer som brændstof, vejinfrastruktur, vedligehold, distribueringsnetværk, mobilitetsmønstre, kørepræferencer, symbolske betydninger (som fx frihed og individualitet), der sammen skaber en bilbaseret mobilitet (Geels 2002). Disse elementer skaber og reproducerer tilsammen det socio-tekniske system, de er en del af (ibid.). En bæredygtig omstilling er langt mere kompleks end udskiftning af den ene teknologi med den anden. Alligevel er der en stor tillid til de såkaldte 'teknologiske fix', som simplificeret netop er udskiftningen af den gamle, eksempelvis forurenende teknologi, med den nye miljøvenlige teknologi. El-bilen kan anskues som et eksempel på teknologisk fix, der bliver fremført som et bæredygtigt initiativ ved at erstatte de konventionelle brændstofdrevne biler. Men det har vist sig, at sådan en udskiftning i praksis ikke er så enkel igen – eller bæredygtig for den sags skyld. Foruden de infrastrukturelle udfordringer løser el-bilen heller ikke mange af de problemer, der er med bilismen i dag, som fx trængsel. Dertil kommer, at strømmen til el-bilen i de fleste tilfælde stadig produceres ubæredygtigt, og at verdens befolkning transporterer sig længere og mere end nogensinde før – de gevinster der måtte være ved udskiftningen af brændstoffet indhentes dermed på andre måder. Isoleret set forurener el-bilen mindre pr. kørte kilometer, men set i den sammenhæng bilen fungerer i, er de ubæredygtige strukturer bibeholdt eller styrket. Den bæredygtige omstilling kræver altså mere end udskiftning af teknologi.

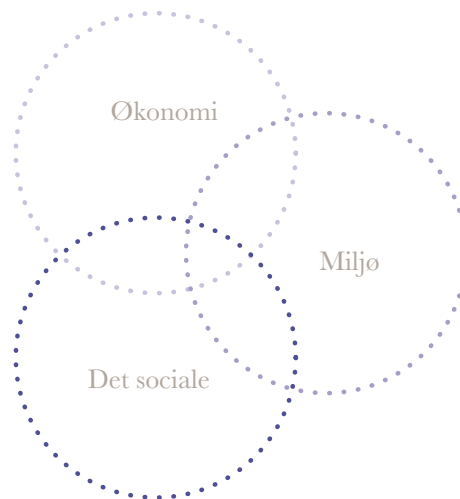
Eksemplet fremhæver en grundlæggende problematik ved bæredygtighedsbegrebet. Nemlig udfordringen med at operationalisere begrebet, så det kan gøre en forskel – så løsningerne ikke er små afgrænsede enheder, som i sig selv kan tolkes som bæredygtige, men som er koblet til den sammenhæng de fungerer i.

Bæredygtighed som begreb

Der findes som sagt ikke én altomfavnende forståelse af bæredygtighed (Elling 2010). Dog kan en række koncepter ses som komplementære, og selvom de lægger op til forskellig anvendelse i teori og praksis, har de det tilfælles, at de alle mere eller mindre er blevet til med Brundtlandkommissionens definition på bæredygtighed som en slags meta-formål (Elling 2010, Aagaard et al. 2010). Denne definition i rapporten 'Vores fælles fremtid' fra 1987 introducerede et koncept for global lighed mellem nuværende og fremtidige generationer

med de sociale, miljømæssige og økonomiske aspekter som skelettet i definitionen (Aagaard et al. 2010, Brundtlandkommissionen 1987). Disse dimensioner repræsenterer således værdier, normer og mål, hvis hensigt var at skabe standarder for politisk handling (Aagaard et al. 2010). Men på trods af rollen som udgangspunktet for en række koncepter og forståelser af begrebet bæredygtighed, rejser tilgangen til stadighed en række ubesvarede spørgsmål (Crabtree 2010). Og det er måske én af grundene til, at begrebet på mange måder er svært at operationalisere. Selve Brundtlandkommissionens definition på bæredygtighed lægger såmænd heller ikke op til en utopisk fremtid i harmoni, men snarere et udgangspunkt for en ændringsproces ”hvor udnyttelsen af ressourcerne, styringen af investeringerne, retningen for den teknologiske udvikling og institutionelle ændringer kommer i overensstemmelse med fremtidige såvel som nutidige behov” (Brundtlandkommissionen 1987).

I min empiri har jeg set en dominerende forståelse af bæredygtighedsbegrebet, som noget der rummer både sociale, økonomiske og miljømæssige aspekter. Men hvad aktørerne lægger i det, og hvordan de handler ud fra det, er ikke entydigt eller i overensstemmelse – og ofte er brugen af begrebet også direkte modstridig med de principper, som er beskrevet i kommissionens rapport. Jeg vil i næste afsnit beskrive en særligt dominerende strømning inden for bæredygtighedstænkningen, nemlig den økologiske modernisering, som jeg ser reflekteret i måden, ’den trebenede’ bæredygtighedsmodel kommer til udtryk igennem empirien.



Operationalisering af bæredygtighedsbegrebet

Der har gennem tiden været forskellige forsøg på netop at operationalisere bæredygtighedsbegrebet. Én af de mest betydelige fortolkninger af begrebet stammer fra omkring årtusindskiftet, hvor forholdet mellem miljømæssige og økonomiske værdier i samfundsmæssige beslutninger blev forstærket (Aagaard et al. 2010). Strategien med at forbedre den økonomiske beslutningsproces’ rolle i forhold til bæredygtighed kaldes økologisk modernisering, og er opstået i forlængelse af den neo-liberalistiske trend (ibid.). Økologisk modernisering fremsatte idéen om, at det rene miljø er godt for forretningen (Hansen et al. 2010). Man kan sige, at bæredygtighed i et økonomisk vækstperspektiv er vækst med en acceptabel påvirkning af naturen, uden at det blev på bekostning af bundlinjen, og måske

ligeftrem tværtimod (Aagaard et al. 2010). Denne agenda er blevet fremført i institutioner, politiske grupperinger og hos forbrugere. Med den økologiske modernisering kom økonomi til at spille en stor rolle i miljøpolitik på baggrund af antagelsen om den perfekte og friktionsløse udskiftning af miljømæssige værdier med økonomiske værdier (Hansen et al. 2010). Det er fx det, der sker i cost-benefit-analyser, som er én af måderne, hvorpå den økonomiske dimension materialiserer sig.

En anden retning inden for den markedsorienterede bæredygtighedstankegang er drevet af bl.a. Hawken et al., som i deres bog 'Natural Capitalism' præsenterer nye konkrete ideer for radikal forandring hen mod økonomisk effektiv økologisk modernisering. Strategien bygger på at effektivisere produktion i et miljømæssigt henseende og giver dermed mulighed for at tilføje et nyt aspekt til produkternes branding – nemlig det grønne og miljømæssigt korrekte (2001). De hævder samtidig, at de nuværende ubæredygtige samfundsstrukturer skyldes defekter i den kapitalistiske økonomi (ibid.). Her er den kvalitative forståelse af bæredygtighed efterhånden forsvundet, og efterlader i stedet en form for dereguleret koncept for bæredygtighed, som frakobler samfundets aktører fra moralske overvejelser og ansvar (Aagaard et al. 2010). Bæredygtighed er med den økologiske modernisering blevet noget, der kan investeres i, og dermed noget der kan frames inden for den økonomiske vækst uden at udfordre den. Trenden har derfor vundet stor accept globalt set blandt neo-liberalistiske politiske cirkler og har dermed også bidraget til en ny økonomisk tænkning (Holm et al. 2007).

Økologisk modernisering skal ses i kontrast til økologisk 'traditionalisering', som knytter miljøhensyn til idéen om traditionelle livsformer og i kontrast til bæredygtighed som selvforsynende og decentraliserede enheder, og til eco footprint som tidligere har præget diskussionen om bæredygtighed. Økologisk modernisering afviger dermed fra de radikale former for miljøtænkning, der søger efter brud med industrialisme, kapitalisme og forbrugerisme, men ser dem i stedet som forudsætninger for forandring (Holm et al. 2007).

Et transformativt begreb?

De markedsorienterede tilgange til bæredygtig udvikling er kritiseret for ikke at generere bæredygtig omstilling, idet de ikke bryder med samfundets eksisterende og ubæredygtige strukturer (Elling 2010). En af årsagerne er selve konflikten mellem moderniseringen og økologien (det naturlige) som koncept, fordi økosystemernes kapacitet bliver underlagt deres nytte for den økonomiske beskæftigelse (ibid.). De negative påvirkninger fra modsætninger (mellem forskellige aktører, sociale og økonomiske, og mellem fremtidige aktører (generationer)) er ophævede i denne markedsorienterede tankegang (ibid.). Denne tilgang til bæredygtighed indeholder altså ikke refleksioner over, hvordan disse modsætninger kan forstås og ophæves ved fx at implementere andre økonomiske modeller.

Jeg fremhæver den økologiske modernisering, fordi den i høj grad knyttes til den netværksbaserede styringsform, som er dominerende i sammenhæng med byudviklingsprojekter (Petersen et al. 2007). På den måde bliver denne anskuelse af bæredygtighed ankeret i empirien, som andre anskuelser sættes i forhold til. I min afhandling viser jeg, hvordan dette bliver særligt eksplicit i løbet af byudviklingsprocessen. Bæredygtig omstilling som en radikal forandring bliver i stigende grad udfordret af forskellige perspektiver, særligt de økonomiske, og ender snarere med at fastholde rammerne end at forandre dem. Skal bæredygtighedsbegrebet ses som et transformativt begreb, må det gøre op med de dominerende og konfliktende tolkninger som er med til at fastholde eksisterende værdier og rationaler, der findes i praksisserne.

Det er også en udfordring for Carlsberg Byen. Carlsberg Byen er i sidste ende en forretning for partnerselskaberne og investorerne. Men uden det nødvendigvis er udtalt eller bevidst hos den enkelte aktør. Og netop det at bæredygtighed ikke er en præmis, men mere noget, der udfoldes inden for rammerne af det økonomiske, er også med til at frame (eller konflikte med) aktørernes forståelse af bæredygtighed.

Opsummering

Udfordringen med bæredygtighed er om det kan få den transformerende rolle eller om bæredygtighed snarere bliver en tilføjelse til byudviklingen i stedet for dets fundament og forudsætning. Selvom udfordringen er ved at være forankret i de eksisterende sociale systemers rationaliteter (Hansen et al. 2010), så er det efterhånden en vigtigere del af branding end af handlingen. Som når Carlsbergs hovedargument for at blive bæredygtighedscertificeret bygger på en antagelse om positiv branding. Og selv om det ene ikke nødvendigvis udelukker det andet, så vægter branding stadig højere end de faktiske handlinger – og det er altså ikke kun for Carlsberg Byen, men en dominerende tendens i byplanlægningen i det hele taget, både inden og uden for Danmarks grænser. Det handler om at prioritere de tiltag, der åbenlyst kan kommunikeres som bæredygtige, de grønne områder og solcellerne på taget, i højere grad end de mindre åbenlyse, som fx regnvandsafledning. Bæredygtighed som brandingstrategi er et resultat af, og en medvirkende årsag til, inflationen i bæredygtighedskonceptet – forstået på den måde, at begrebet er allestedsnærværende, mens implementeringen i praksis er druknet i andre hensyn og ønsker. Det er et begreb, der til stadighed vækker positive associationer ved at rette fokus på fremtidige forandringer, men i praksis når det ikke ud over det eksisterende marked og markedsrelationer.

MOBILITET

Jeg har tænkt længe over, hvordan jeg skal skrive dette afsnit. Hvilken overskrift skulle det have, og hvordan skulle jeg forbinde det til de andre dele af dette kapitel? Udfordringen ligger nok først og fremmest i, at problemfeltets forskellige vinkler – bæredygtighed, byplanlægning og altså også mobilitet – ikke kan deles skarpt op på den måde og ikke kan forstås som sidestillede emner. De er aspekter, som i denne afhandling ikke bare berører hinanden, men er helt og aldeles integrerede dele af hinanden.

Jeg kunne i og for sig også have ladet dette afsnit fremstå som en del af ét af de andre – du kan ikke lave byplanlægning uden at tænke mobiliteten ind, og den bæredygtige omstilling af byer må alt andet lige også skulle forholde sig til mobilitet. Men jeg bruger samtidig begrebet som empirisk afgrænsning i forhold til hvordan jeg arbejder med planlægning og bæredygtighed. Jeg tager således ikke højde for eksempelvis affaldshåndtering og genbrug i Carlsberg Byen, selvom disse emner også er relevante for både planlægning og bæredygtighed.

Der har traditionelt og historisk været en tendens til at skille i hvert fald by- og transportplanlægning ad. Dette argumenterer jeg grundlæggende imod – altså at de kan skilles ad – men adskillelsen kan samtidig forklare nogle af de forhold, jeg kommer ind på i analysen af min empiri. Derfor var afsnittets arbejdstitel også længe 'transportplanlægning'. Men jeg blev efterhånden mere bevidst om, at den traditionelle transportplanlægning har taget mobilitetsbegrebet ud af sin oprindelige kontekst, der knytter sig til behov, og er i stedet blevet relateret til nytteværdi (Figueora 2010).

Mobilitetsbegrebet

Mobilitet relaterer sig grundlæggende til bevægelse i tid og rum. Således ændres også vores opfattelse af tid og rum med forandringen i mobilitet. I vores tidsalder er bevægelse noget der sker i øjeblikket og måske simultant, i modsætning til en mere traditionel lineær tidsopfattelse (Urry 2000). Tiden og rummet er ikke længere faste former eller begrænsninger i samme grad, og den øgede mobilitet skaber på den måde en øget fleksibilitet og muligheder for individer (ibid.).

Mobilitet er således ikke blot transporten fra A til B – til trods for at begreberne somme tider forveksles. Mobilitet dækker også flere former for bevægelse i tid og rum, som fysisk/kropslig bevægelse af individer (til arbejde, rejser osv.), fysisk bevægelse af objekter (produkter til producenter, forbrugere osv.), imaginær bevægelse (visualiseret gennem eksempelvis medier), kommunikativ bevægelse mellem individer (e-mail, breve, telefoni osv.) og til sidst virtuel

bevægelse (eksempelvis ved deltagelse i internetbaserede hændelser der foregår i realtid) (Urry 2002).

Der er en vis sammenknytning mellem de forskellige former for mobilitet, men jeg vil alligevel forsøge at lave en afgrænsning i forhold til afhandlingens fokus. I og med min undersøgelse tager udgangspunkt i parkeringen af privatbiler, vil det således i teorien være den fysiske bevægelse af individer, der er omdrejningspunkt – dog med en anerkendelse af, at de andre mobilitetsformer også har eller kan have indflydelse på denne. Det ligger dog uden for rammerne af denne afhandling.

Mobilitet skaber muligheder, men også forestillinger om muligheder (Freudendahl-Pedersen 2009). Mobilitet kan ses som et middel til at opnå de livstile, vi stræber efter, og gøre det over et større geografisk område (ibid.). Men det skal ikke forstås som, at det at sigte efter højt niveau af mobilitet i samfundet, nødvendigvis skaber bedre livsbetingelser – eller mobilitet for den enkelte. Mens der på samfunds niveau kan være målbare effekter af at sikre et minimumsniveau og -kvalitet for mobiliteten, kan der (med den måde mobilitet conceptualiseres i dag, hvor meget er godt og rigtig meget er rigtig godt) også være decideret destruktive effekter for den enkeltes mobilitet (Figueora 2010). Det handler om, at der i den fysiske verden reelt eksisterer kapacitetstærskler, som kommer til syne ved fx trængsel, hvorefter flere tilbagelagte rejser (som må være udtryk for mere mobilitet) hindrer andre rejser (og altså hindrer mobilitet) (ibid.). En ubegrænset ret til mobilitet skaber derfor ikke nødvendigvis mere mobilitet.

Mobilitet er blev en integreret del af vores hverdag: ”Den tætte forbindelse mellem frihed og mobilitet er baseret på et værdisystem skabt gennem moderniteten og vedligeholdet blandt andet gennem mobilitet og fri bevægelighed, der i dag betragtes som en grundlæggende rettighed” (Freudendahl-Pedersen & Drewes 2001:37).

Og det er netop noget af det, der gør den så vanskelig at forandre (Drewes 2008). Også selvom vi kender de negative konsekvenser i forhold til sikkerhed, sundhed, miljø, klima, og selvom vi ved, det har omkostninger både individuelt og for samfundet (ibid.). Det handler om helt fundamentale behov og længsler, og derfor associeres mobilitet ofte med mulighederne for at rejse og opleve (Freudendahl-Pedersen 2007a).

Bilisme - frihed og afhængighed

Bilen er den mest dominerende form for fysisk mobilitet i det moderne samfund. Det er der mange grunde til. Bilen udvider mulighederne for, hvor mennesker kan komme hen, hvad de kan, og hvem de er – og er i høj grad manifestationen på vores forståelse af frihed.

Dennis & Urry argumenterer for at der er følelser forbundet med at køre og eje en bil (2009). I USA har man fostret idéen om, at bilen er nøglen til friheden, og det har præget måden at bygge byer på, ikke bare i USA, men også i resten af verden. Vi har tilrettelagt store dele af verden for bilen, og det er dermed også vores foretrukne køretøj i mange sammenhænge (Freudendahl-Pedersen 2009). Denne opbygning og den friktionsfrie natur ved at tage bilen, får andre transportmidler til at synes uflexible og fragmenterede (ibid.). Bilen er et frirum – en zone hvor man er beskyttet fra afgang til ankomst – bl.a. mod andre biler. Den evige søgen efter lykke og opretholdelse af frihed bliver med mobilitet opfattet som en fundamental ret og forudsætning (ibid.).

Denne frihed har ironisk nok skabt en afhængighed – en afhængighed af bilen og de forudsætninger, det kræves for at opretholde den. Som fx infrastruktur, der kan sikre biltrafikkens flow. Men det er knyttet til forskellige problemer, fordi man som bilist agerer individuelt i et fællesskab. Mobilitet kan altså ikke ses i forhold til individet alene. Hvert individ tager i den fysiske transport del i den samme (begrænsede) rumlige konfiguration. Man kan altså tale om, at der i den kontekst opstår en form for fælles individuel interesse (Whitelegg i Dennis & Urry 2009). Det er mere end for noget andet transportsystem gældende for bilismen. Det betyder, at bilister er afhængige af eksempelvis det samme fysiske rum, og at den individuelle mobilitet dermed kan skabe kollektiv immobilitet, som det fx sker ved trængsel:

”Bilen giver frihed, samtidig med at den tvinger os ind i specifikke strukturer og dermed medfører utilsigtede konsekvenser, der gør os ufrige (Freudendahl-Pedersen 2009)

Ét af svarene på dette problem er udvidelsen af vejene, for at skabe mere plads og dermed mindre trængsel. Det har til gengæld vist sig at forårsage den såkaldte ’induced traffic’, som i korte træk betyder, at hver gang en vej udvides i et bymæssigt område, øges trafikken, i og med folk får mulighed for at bevæge sig mere (nu kan du gå til golf i Hellerup, selvom du bor i Hundige) eller vælge bilen frem for andre transportmidler (Næss et al. 2012).

Bilismen er med til at skabe og forværre nogle presserende udfordringer i samfundet, og de løsninger der bliver lavet i dag skubber i bedste fald blot problemerne foran os. Men samtidig er det forbundet med så mange følelser at kunne køre bil, fordi der har åbnet nye muligheder for samfundets udvikling, for det sociale liv, for planlægningen og vores prioriteringer (Drewes 2008). Det mobile samfunds udvikling udgør den største transformation af det sociale liv i de seneste årtier (Urry 2007). Når vi laver begrænsninger for bilismen udfordrer vi ikke bare transportmidlet, men hele denne fleksibilitet og frihed bilen er knyttet til.

Vores valg af transportmiddel handler ikke om samfundets fælles bedste, men er samtidig heller ikke alene baseret på rationelle refleksioner om økonomi, afstande, rejsetider osv. hos

den enkelte (Freudendal-Pedersen 2009). Valget er indlejret i vores i forvejen komplekse dagligdag – og hvad individet forstår som rationelt, er betinget af sociale, rumlige, tidlige, adfærdsmæssige perspektiver (ibid.:8).

Mobilitetsformer er ikke noget, der kan ses isoleret. De forskellige former for mobilitet har gensidig afhængighed mellem hinanden og de sammenhænge, de fungerer i. Alligevel er mobilitetsplanlægning i dag mere fokuseret på planlægning for enkelte transportmidler end på mobilitetens helhed og sammenhæng med byen. Som et levn fra den rationelle og instrumentelle planlægning er transportplanlægning i stort omfang abstraheret fra byplanlægning, og mobiliteten er opfattet og forvaltet som evnen til at bevæge sig fra A til B hurtigst muligt og mest muligt.

Transportplanlægning

I transportplanlægningen hersker en forståelse af individets ret til at udfolde sine fortrukne måder at rejse på. Det bliver dermed transportplanlæggerens job at forstå disse præferencer og udvikle løsninger, der kan facilitere dem (Figueora 2010).

Der er en tendens til at præsentere en lineær tilgang, hvor bilismens vækst og det fremtidige transportbehov fremskrives, og hvor der intet forsøg er på at sammenkæde de komplekse sammenhænge mellem bilismens vækst og byudvikling, miljøbelastninger og levevilkår (Freudendal-Pedersen & Drewes 2012). Det er 'predict and provide', hvor økonomiske fremskrivninger bruges til at forudse fremtidens transportbehov, hvorefter infrastrukturen udbygges for at tilfredsstille behovet – en tilgang der ses tydelig i dansk sammenhæng (ibid.). Der hersker meget business-as-usual i transportpolitikken.

Problemet er, at transport og mobilitet for den enkelte ikke kan forstås isoleret. Ifølge Figueora tilsidesætter transportpolitikker, som subsidierer og tilskynder øget privatbilkørsel, det faktum, at denne form for individuel mobilitet påvirker den fælles mobilitet (2010). Et ønske eller mål om lighed inden for transportplanlægningen er derfor langt fra det samme som ubegrænset (eller blot forbedret) mobilitet for den enkelte, som jeg også var inde på før. USA og Australien er begge eksempler på lande, hvor stor fokus på privatbiltrafikken har haft negative konsekvenser både for de alternative transportmuligheder, men også for privatbilismen i sig selv grundet trængsel eller lange afstande som følge af spredt bebyggelse osv. Altså det fænomen som også er kendt som 'urban sprawl'. Det er en betegnelse for når bebyggelse rykker fra væk fra centrale bymæssige områder og ud til fjernere områder. Urban

Mobilitet kan altså have konsekvenser for bæredygtigheden og byplanlægningen i form af eksempelvis bosætningsmønstre, der enten bliver påvirket af trafikken eller påvirker planlægningen af den. Transportplanlægningen kan altså ikke adskilles fra byplanlægningen:

”Infrastruktur og transport skaber og definerer byer, og byer skaber og definerer infrastruktur. Trafikken bestemmer, hvilke af byens rum vi har adgang til, og hvordan de kan bruges. Det gælder for alle typer af infrastrukturprojekter, og de mest åbenlyse er vejene, der hver dag fyldes af et stigende antal biler, som hæmmer bløde trafikanters mulighed for at bevæge og opholde sig på dem” (Freudenthal-Pedersen & Drewes 2012:37).

Økonomisk vækst og mobilitet

Der har i praksis været – og er stadig i en politisk optik – kobling mellem økonomisk vækst og mobilitet. Forstået på den måde at en øget mobilitet er forudsætning for den økonomiske vækst. Byudviklingen har påvirkning fra markeds kræfter, sociale og kulturelle ændringer i samfundet (Næss et al. 2011).

I byer med trængsel, som København, er indbyggernes valg af transportmidler i høj grad betinget af dør-til-dør-tidsforbrug og af parkeringsfaciliteter (Næss et al. 2011). Selvom København har stor fokus på stationsnærhed, har der været foretaget en del vejudvidelser omkring indfaldsvejene til byen. Udvidelser som har ført til stigning i trafikken omkring København (ibid.). Næss et al. har på baggrund af undersøgelser, som en række andre forskere, konkluderet, at udvidelsen af veje omkring byer typisk fører til en væsentlig stigning i antallet af pendlere. Typisk en stigning, der overgår transportberegningss modellerne og skaber ”induced traffic”, som jeg refererede til før (ibid.).

At planlægge byer med økonomisk vækst som det primære formål har været på dagsordenen længe. Og fordi mobilitet er koblet til en vækstdiskurs, har planlægningen været centreret omkring udviklingen af infrastrukturens systemer domineret af en bilcentreret logik (Freudenthal-Pedersen 2009:123). Der er besluttet betydelige vejudvidelser omkring København, der ifølge Næss et al. giver en forventning om 70 % stigning i trafik fra 2005 – 2030 (2011).

Opsummering

Der er en lang række miljømæssige udfordringer ved vores mobilitet i dag. Transport står således for 14 % af klodens samlede drivhusgasser (Dennis & Urry 2009) – det gælder selvfølgelig først og fremmest flytrafik, der står for store miljømæssige problemer, men også biltrafikken der har andre mere bynære konsekvenser som trængsel og forurening. Transporten i det hele taget er den anden hurtigst voksende kilde til drivhusgasser og forventes – hvis udviklingen fortsætter som hidtil – at være fordoblet inden 2050 (ibid.)

Som jeg også har været inde på tidligere, hersker der ingen blåøjethed i forhold til det. Problematikken er på dagsordenen over det meste af kloden. De seneste år har der været betydelige skift i planlægning, design og finansiering af den urbane infrastruktur især med henblik på alternative bæredygtige mobilitetsformer (Sheller 2011). Men ingen har indtil nu formået at udfordre det eksisterende mobilitetssystem (ibid.) Tværtimod er der, på trods af øgede og usikre oliepriser, klimaforandringer, forurening, trængsel osv., fortsat massiv investering i bilismen. Ifølge Sheller sker der på nicheplan mange initiativer, men uden at nogle af disse reelt formår at udfordre det egentlig problem, som bilismen udgør (ibid.). Der er ifølge Sheller en modsætning i, hvor mange der gerne vil have andre muligheder for mobilitet, og hvad der bliver planlagt – fx ønsket om mere kollektiv transport overfor vejudvidelser (ibid.).

Når jeg fortæller om mobilitet, og ikke mindst bilismen, som har haft og stadig har stor betydning for den måde, vi bevæger os på, så fortæller jeg samtidig en historie, der understreger at mobiliteten netop ikke er statisk. Relationen mellem vores bevægelser (eller tings bevægelser) fysisk eller virtuelt er ikke sat på plads én gang for alle. Mobiliteten forandrer sig, og det er netop det, der sker, hver gang der handles i forhold til mobiliteten – også selvom det er business-as-usual. Ved fx at implementere mere bilinfrastuktur for at imødekomme et nuværende behov for mobilitet øges bindingerne i bilismen og løser ikke problematikkerne.

OPSUMMERING – PROBLEMFELT

Problemfeltets tre begreber kan tolkes og bruges forskelligt, så det giver ikke mening at levere konkrete definitioner på dem hver især. I stedet vil jeg i analysen se på, hvordan aktører bruger begreberne forskelligt i deres kommunikation og gennem deres handlinger. Bæredygtighed er højt på dagsordenen i mange byudviklingsprojekter, især Carlsberg Byen som jeg fokuserer på i denne afhandling. Men er begrebet transformativt i sig selv? Sandsynligvis ikke. Det skal integreres i måden, vi planlægger på. I dette kapitel har jeg redegjort for, hvordan byplanlægningen gennem de seneste år har gennemgået en transformation fra at være hierarkisk styret med en rationel og fagteknisk tilgang til i højere grad at være netværksstyret. Men det er ikke en entydig udvikling, og byplanlægning i dag foregår i en brydning mellem forskellige planlægningsparadigmer. Der tages beslutninger i netværk, hvor både private og offentlige parter er involveret, men som samtidig er underlagt Planlovens bestemmelser og dermed levn fra den hierarkiske styringsform.

Jeg har inddraget mobilitet som et tredje element af problemfeltet, fordi det spiller en helt afgørende rolle for måden, byerne udvikles på, men også fordi det repræsenterer helt centrale dilemmaer i forhold til bæredygtighed: nemlig hensyn til vores behov på kort sigt og på lang sigt. I denne diskussion handler det ofte om bilismen, der er blevet synonym med frihed for den enkelte, men som samtidig er blevet til en ufrihed for fællesskabet.

Den grundlæggende kerne i problemfeltet er balancen mellem nutidens og fremtidens behov.

3

Vi har en ambition om at flytte på grænser og om at være på forkant bæredygtigheds-mæssigt, men vi kaster os ikke ud i eksperimenter

“

(direktør, Carlsberg Byen P/S)

DEN TEORETISKE-METODISKE RAMME

INTRODUKTION

Hvorfor, når vi nu gerne vil en bæredygtig fremtid, er dét vi gør, så sjældent bæredygtigt? Hvorfor er realiteten, der følger efter et byudviklingsprojekt, sjældent den, som visionen skitserede? Hvad er det, der gør at Køge Bugt, som skulle være pragteksemplet på den decentraliserede bybebyggelse med den kollektive trafik, som den bærende rygrad, er gået hen og blevet den mest trafikerede motorvejsstrækning i Danmark? Hvad er det, der gør, at Ørestad med sin særegne arkitektur og stramme parkeringsnormer, ikke fik skabt det byliv, som ellers var dens identitet i visionen? Hvad er det, der gør, at de friske idéer og varme intentioner bliver knust i mødet med realiteten – eller er det overhovedet det, der sker, eller ligger udfordringen et helt andet sted?

At skrive et kapitel der hedder om teori og metode og ikke to kapitler hver for sig (selvom det nogle gange kan virke oplagt) er for at understrege, at teori og metode ikke skal ses som adskilt fra hinanden, som om det ene kommer før det andet. Men sådan er det naturligvis ikke. Metode- og teoriovervejelser og metode- og teorivalg indgår i alle af forskningsprocessens faser styret i forhold til problemstillingen.

Metode og teori er to dele af den samme pakke. Der skal være ontologisk og epistemologisk overensstemmelse, og det er i min optik heller ikke muligt at anvende en metode uden samtidig at komme med teoretiske betragtninger. Der er ingen klare skillelinjer mellem, hvornår indsamlingen af data stopper, og en beskrivelse af denne data starter, og igen hvornår beskrivelsen bliver en analyse. Og kan man overhovedet indsamle data uden at forholde sig analytisk til den undervejs?

Det mener jeg ikke. Jeg ser teori og metode som noget, der kommer sammen – i litteraturen beskrevet som teori- og metodepakker. Både situationsanalysen og praksisteori kan ses som teori-/metodepakker. Disse hjælper med at lave en snitflade gennem det, vi undersøger og repræsentere de praksisser vi undersøger ved at yde et vokabular til at gøre det (Nicolini 2013:218). Teksten er ikke i den forstand en god historie, men en form for ækvivalent til laboratoriet, hvor forsøg, eksperimenter og simuleringer udføres (ibid.). På den måde skal teori- og metodepakken artikulere og ikke eliminere ved at hjælpe med at opbygge narrative, som kan knyttes til de fænomener, jeg undersøger. Jeg ser teori- og metodepakker som måder at undersøge verden på, og ikke fuldstændige eller universelle teorier om, hvordan verden er.

I dette kapitel gennemgår jeg baggrunden for mit teori- og metodevalg. Det var ikke et oplagt eller naturligt valg af metode og teori, taget min baggrund i betragtning. Det blev først oplagt og naturligt i mødet med felten. Dette møde kastede et nyt lys over problemformuleringen, som, selvom den overordnet stiller samme spørgsmål – hvorfor visioner ikke bliver realitet – så

er forståelsen af problemformuleringen en anden. Og det er dét, dette kapitel handler om. I forlængelse af det vil jeg præsentere de konkrete dataindsamlingsmetoder, nemlig multi-sited etnografi, der involverer både deltagende observationer, interviews, fokusgruppe/workshop og dokumentanalyse.

Baggrund, nye perspektiver og erkendelser

Jeg er civilingeniør af baggrund, hvilket for mange vil betyde en logisk-deduktiv tilgang til forskningen. Ikke desto mindre er man, som barn af Design&Innovations-uddannelsen (på DTU), opfostret i en form for hybridverden med det klassiske tekniske ingeniørfelt på den ene side og det socio-tekniske på den anden. Min videnskabsteoretiske position har således ikke været klart defineret på forhånd, men er snarere et resultat af, i flere år, at navigere gennem forskellige faglige områder og verdener, der til tider har medført en noget uklar (videnskabsteoretisk) position. Og selv om det muligvis gennem årene har skabt mere eller mindre bevidst forvirring, er det ikke desto mindre blevet mere klart for mig, hvilken position jeg tilslutter mig – og hvilke jeg altså ikke gør. Når jeg i det følgende vil præsentere en tilgang som trækker strenge fra pragmatismen og etnometodologien, er det altså ikke fordi, jeg er opdraget inden for rammerne af disse tilgange. Det er nok snarere mine rammer, der har bevæget sig i en ny retning (sådan en udvikling er i øvrigt noget som praksisteorien indfanger på fornem vis – men lad det ligge til en anden gang).

I min optik giver det ikke mening at skelne mellem verden i en materialistisk fysisk forstand og mental forstand, og der eksisterer således ingen dualisme mellem objekt og subjekt, mellem individ og struktur, mellem teori og praksis og så videre.

Det betyder, at verden (og viden) ikke er objektiv i nogen simpel forstand, men forstået og skabt på baggrund værdier og interesser. Jeg har dermed bevæget mig væk fra den positivistiske tilgang til forskningen, som præger naturvidenskaben, som jeg er delvist opfostret i. Jeg tilstræber som forsker at være så tro mod 'virkeligheden' som muligt, men erkender samtidig, at den mening, jeg som forsker tillægger denne virkelighed, også bidrager til at forme den virkelighed, jeg rent faktisk undersøger – den viden jeg har om min empiri, og altså den data jeg indsamler, former den måde, jeg observerer på.

Ud i felten

Jeg havde en forventning om, da jeg kom ud i felten, at mit studie skulle handle om bæredygtighed (og mangel på samme) i visionen og den overordnede masterplan for bydelen. Det ville være her, i masterplanen, at jeg skulle finde en bouillonterning med koncentrerede

mængder af svar på, hvorfor vi bliver ved med at være ubæredygtige, og hvorfor byudviklingen ikke ændrer på dette på trods af drømme og visioner om det selv samme. På forhånd havde jeg en række mere eller mindre artikulerede hypoteser. De rummede en forventning om, at der i visionen og idéforslaget ikke var tilstrækkelig strategisk planlægning for bl.a. den ikke-motoriserede (og i min optik bæredygtige) transport. Hypoteserne lyder nærmest naive i mine ører nu, men afspejler måske i virkeligheden en sigende tendens: at bæredygtigheden er noget, der parkeres i visionen, og hvad der sker efter denne, er ude af hænderne på de involverede.

Jeg fik muligheden for at få et skrivebord i et par måneder hos bygherren i Carlsberg Byen³. At 'få et skrivebord' betød i praksis, at jeg udover at sidde på bygherrens kontor deltog i dagligdagsaktiviteter, som fx fredagsmorgenmaden, i formelle som uformelle møder og aktiviteter, som fx dommerbetænkninger ved arkitektkonkurrencer og møder med kommunale aktører, og i det hele taget fik muligheden for at være tæt på de aktører, der spiller en central rolle i mit studie. Jeg var altså midt i midten. Måske blot for at opdage, at mine hypoteser om den manglende hensyntagen til ikke-motoriseret transport i masterplanen, hverken var interessant eller relevant.

Det viste sig meget hurtigt, at masterplanen ikke bare var én plan, men en løbende udvikling af flere planer, der dermed eksisterede i forskellige former, mens den oprindelige vision fungerede som en rettesnor, der ikke så ud til at optræde særligt eksplicit i dag-til-dag-arbejdet (som udefrakommende forekom det, at visionen primært bidrog til de visuelle rammer i showroomet). Ikke fordi den (visionen) ikke spillede en vigtig rolle, men fordi det viste sig slet ikke at være visionen, det handlede om, i den tid jeg var til stede. Det slog min forforståelse ud af kurs. De bæredygtige løsninger og idéer, som fandtes i det første idéforslag (som Entasis vandt konkurrencen med) tog sig anderledes ud, efterhånden som projektet skred frem. Fx blev et metrostop i Carlsberg Byen ikke vedtaget, selvom mange af idéforslagene til Carlsberg Byen netop byggede på den idé. Det forskød dermed den samlede mobilitetsløsning, og en analyse af alene, hvordan denne løsning fremstod i det oprindelige idéforslag, ville dermed ikke kunne sige meget om den bæredygtige omstilling i fremtiden. Mange jeg snakkede med havde gode argumenter for, at det nu var nødvendigt fx at have mere bilparkering. Argumenter som jeg ikke rigtig kunne modsige – for de var jo egentlig meget rationelle (og der var også stor enighed om, at sådan var det bare). I stedet for at undersøge dette 'bare', måtte jeg aflive mine hypoteser. Det ændrede jeg min tilgang til felten ved at begynde at opdage i stedet for at opsoge. Nu skal jeg selvfølgelig ikke fremstille mig selv mere naiv, end jeg er, så i en lidt mildere vending, kan man sige, at jeg fik en mere eksplorativ tilgang.

3 På det tidspunkt Carlsberg Ejendomme, som var en del af Carlsberg A/S, men som i løbet af den samme periode blev partnerselskabet Carlsberg Byen P/S, som er den overordnede bygherre på projektet

Jeg foretog mine observationer bredt ved at være til stede så meget som muligt (at en sådan tilstedeværelse stadig kun udgør et mikroskopisk udsnit af problemstillingen, er en anden sag, som jeg vil komme ind på senere). Mine feltnoter bærer tydeligt præg af ikke at handle om noget bestemt, men i stedet udgøre en fragmenteret og usammenhængende fortælling. I hvert fald til at begynde med. Efterhånden faldt jeg over de samme emner igen og igen. Disse emner ledte til en række gentagende diskussioner, konflikter, 'rysten-på-hovedet', uenigheder og løsninger, der sammen tegnede et mere nuanceret og konkret billede, end mine første antagelser om, hvad jeg skulle finde i felten.

Jeg begyndte at lede efter dét, der sker indimellem de formelle planer – alt det der ikke nødvendigvis er formaliseret eller offentligt, men som stadig har afgørende betydning for, hvordan virkeligheden ender med at se ud. Det åbnede også mine øjne for en anden, mere empirisk (og senere teoretisk) relevant erkendelse af, at diskussionen om bæredygtige transportmidler, som cykler og kollektiv transport, ofte ikke er særlig indholdsrig. Det skal forstås på den måde, at der blandt aktørerne i felten er en udbredt enighed om at have en høj prioritering af disse transportmidler, der af de fleste aktører bliver anset som mere bæredygtige end fx bilen, og derfor ikke rigtig var eller er til diskussion i højere grad. Noget der derimod var (og stadig er!) til diskussion er prioriteringen af biler, særligt bilparkering. For selvom alle kan blive mere eller mindre enige om, at cykler og kollektiv transport er mere bæredygtigt end biler, så er (ned-)prioriteringen af biler ikke så lige til – af flere forskellige grunde fandt jeg ud af.

Diskussionen opsummerede på en måde mange af de udfordringer, der udspiller sig ved bæredygtig omstilling. Det handler om balancen mellem hvad der er muligt nu (mange har bil og dermed brug for parkering, hvis de skal investere i en lejlighed eller erhverv i Carlsberg Byen) og hvad der er ønskværdigt på sigt (færre biler uden at man går på kompromis med mobilitetsniveauet). Men det handler også om forestillinger om hvad bæredygtighed og bæredygtig omstilling er (er bæredygtighed et spørgsmål om tilvalg af fx bæredygtige transportmidler eller fravalg af de ubæredygtige?), dilemmaet eller paradokset mellem at forudsige, hvad der sker (fx stigning i bilismen) og muligheden for at påvirke det, der sker (fx at mindske bilismen) og så videre. Jeg opdagede, at nogle af disse beslutninger, der vedrørte prioriteringen af biler, var styret af mange flere parametre end de, der relaterede sig konkret til planerne, men til forskellige rationaliseringer omkring bilen og byen. Parkeringsnormen har været centrum for lange forhandlinger, der ikke forholdt sig direkte til idéforslagets andre løsninger, som fx delebiler, som potentielt kunne være med til at mindske parkeringsbehovet.

Resultatet er en parkeringsnorm, som ligger over andre nye byudviklingsprojekter i København (og København generelt) og en bilandel, der sandsynligvis vil matche Københavns nuværende (som jo faktisk er modstridende med Københavns Kommune ønske om at sænke biltrafikken).

Men når nu den 'ubæredygtige' mobilitet ikke fjernes, er projektet så bæredygtigt, sådan som visionerne lagde op til? Ja, det mener en langt overvejende del af de aktører involveret i projektet faktisk. Med argumenter som at hele projektet er bæredygtigt, alene fordi Carlsberg Byen netop er i byen og ikke i provinsen, hvor der er lange transportmæssige afstande, og at bæredygtigheden kommer an på andre ting end parkering. At byen er tæt og dermed bæredygtig. Og at dét at planlægge en by altid vil være det muliges kunst: vi kan ikke fjerne bilerne, så vi må gøre det så bæredygtigt som muligt, selvom de er der – fx ved at lave gode alternativer, så det bliver op til folk selv at vælge den bæredygtige løsning. Og hvor meget kan et projekt som Carlsberg Byen virkelig ændre på – når man sammenligner med fx kinesiske byer, som forurener atmosfæren i langt højere grad? Og kan det nogensinde være en bygherres ansvar at sikre, at et byudviklingsprojekt bidrager til mere bæredygtighed?

Bæredygtighed ender ofte, og her er der ikke tale om Carlsberg Byen alene, som noget der udfoldes inden for rammerne af, hvad der er muligt, uden at der synes at være rum til at rykke på disse rammer. Så selvom argumenterne og overvejelserne er meget reelle, er resultatet sandsynligvis status quo i forhold til bæredygtighed. Hvad betyder bæredygtige visioner, hvis de ikke ændrer på det, der er ubæredygtigt? Og hvem er det, der skal 'sikre', at disse visioner bliver opfyldt?

Bæredygtighed handler ikke alene om visionerne eller planerne som sådan, men om hvordan de opfattes, oversættes og omsættes af aktørerne. Jeg indså, at jeg var nødt til at forstå, hvordan visionerne løbende oversættes og går i nye retninger, og hvilke incitamenter der er for at indtænke bæredygtighed, når en vision omsættes til realitet.

Min tid ved bygherrens skrivebord blev altså central for mit projekt. De nye erkendelser, og mit skift i tilgangen til studiet, ændrede ikke som sådan min motivation, men i højere grad min måde at anskue problemet på.

En klar vision om bæredygtighed

Dét der fængede min interesse, da jeg startede projektet, er den styrke, visionen om bæredygtighed har naglet sig fast med i alle de strategier og planer, der bliver fabrikeret i disse år – især i Københavns Kommune. København skal ifølge visionerne ikke bare imødekomme de klimaudfordringer som allerede banker på døren, men byen skal også være frontløber, når det kommer til byliv og erhverv og har et mål om at være den første hovedstad i verden til at kunne kalde sig CO₂-neutral. Her indgår byudviklingsprojekter som et centralt element i strategien.

Og Carlsberg Byen er et godt eksempel. Ikke blot som et projekt, hvis mål er at skabe en bæredygtig oase i byen, men som et projekt der skal fungere som katalysator og det gode eksempel på, hvordan visionerne for Københavns bæredygtige fremtid omsættes til virkelighed. Byudviklingsprojekterne i København "sætter nye standarder for Københavns bykvarterer" og fungerer dermed "... som eksempler på, hvordan de bærende værdier i Københavns byudvikling bliver fortolket og gjort konkrete" (Kommuneplan 2009:37). For Københavns Kommune er Carlsberg Byen "... en ny bæredygtig bydel" hvor "udviklingen af området kombinerer sociale, miljømæssige og økonomiske hensyn" og kendetegnende for Carlsberg Byen er også "... en tæt bebyggelse, der kan bidrage til at sætte nye standarder for levende bymiljøer i København" (Kommuneplan 2009:38).

I Carlsberg A/S's invitation til idékonkurrencen for Carlsberg Byen (hvor visionen også er formuleret) er det hensigten at idéforslagene skal "... give et nyskabende bud på den bæredygtige by" hvor "... mangfoldighed, miljø og økonomi går op i en højere enhed" (konkurrenceprogram 2006). Og det er netop dét, der gør, at jeg ser Carlsberg Byen som det interessante omdrejningspunkt for min analyse.

Én af de største udfordringer for bæredygtigheden skal findes i forhold til mobilitet. Det interessante ved de problemstillinger, der knytter sig hertil – og årsagen til at netop mobiliteten er blevet én af mine indgangsvinkler – er, at det på den ene siden repræsenterer centrale dilemmaer i forhold til nuværende og fremtidige behov, men også tydeliggør de bindinger, der ligger i mobilitetsinfrastrukturer og -praksisser. De udfordringer (og potentialer for den sags skyld) som er i Carlsberg Byen, er ikke afgrænset til selve området. Carlsberg Byen udgør blot endnu en knude i byen, som skal bindes mellem de eksisterende og nye infrastrukturer og praksisser. Derfor giver det god mening, at Carlsberg Byen som byudviklingsprojekt kan være med til at påvirke Københavns samlede mobilitet (og som jeg ser på i denne afhandling: i en mere eller mindre bæredygtig retning). Samtidig kan Carlsberg Byen således heller ikke undtages til generelle udfordringer, København oplever i forhold til mobilitet (og dennes mere eller mindre bæredygtige udvikling).

Visionen kan kun forstås i en kontekstuel helhed – situationen

Men hvordan undersøger jeg visionen, hvis den i sig selv ikke siger noget om det efterfølgende realitet? Jeg blev nødt til at forstå visionen i sin kontekstuelle helhed – som var det, jeg gjorde, da jeg sad ude i Carlsberg Byen. Det var det, der gav mig anledning til, at jeg skulle bruge situationsanalysen, som er en tilgang til kvalitativ analyse, som udspringer fra Grounded Theory af Adele Clarke, hvor det er 'situationen', som er omdrejningspunktet i analysen

(mere om det i analysekapitel). Med andre ord er situationen min forskningsgenstand. Men hvad forstås egentlig ved situationen?

Clarke argumenter for, at "... a situation is always greater than the sum of its parts because it includes their relationality in a particular temporal and spatial moment" (2005:23). Med andre ord forstår Clarke situationen, som noget der ikke blot er de elementer (humane, nonhumane osv.), der udgør den, men at situationen også omfatter det relationelle ved elementer, både tidsligt og rumligt. Hun antager, at situationen har en form for agency⁴ i sig selv – ifølge Clarke er dette et centralt aspekt i forståelsen af situationsanalyse (Clarke 2005:23). Situationen adskiller sig dermed også fra 'felten' ved at være en tidslig og rumlig enhed.

Det giver en idé om hvad vi skal forstå ved situationen, men konceptet fremstår stadig noget ukonkret og vagt i Clarkes situationsanalyse. Clarke har da også kun en begrænset introduktion til konceptet, der blot udgør få sider i hendes bog om tilgangen. Det undrer mig, da netop *situationen* er det allermest grundlæggende i denne tilgang. Jeg trækker derfor i stedet på John Deweys situationsforståelse for at uddybe og konkretisere begrebet. Dewey har som en af hovedskikkelserne inden for pragmatismen arbejdet med forståelse af verden, der går igen i både praksisteoretiske tilgange og den symbolske interaktionisme, som situationsanalysen er forstret i.

Pragmatismen er på mange måder en kritik af og et opgør med en udbredt repræsentationalisme, der anser viden om virkeligheden for at være medieret gennem perception eller gennem idéer, og hvor det at opnå vished omkring vores videnspåstande er målet (og hvordan man så gør det, er repræsentationalismens evige diskussion). I den forstand repræsenterer viden så at sige virkeligheden, og vi har brug for, at det vi anser som virkeligheden, også er det.

I pragmatismen skelner man ikke på den måde mellem det virkelige og det oplevede. Dewey argumenter for, at måden vi *er* i verden på, er gennem vores kroppe. Pragmatismen nægter samtidig, at der er én teori eller sandhed og 'viden' og 'sandhed' giver kun mening, hvis de gør en forskel for os – fx ændrer vores forskningspraksisser. Hvis ikke de gør det, så bliver vi bare ved med at komme frem til de samme resultater. I pragmatismen er teori dermed også en del af vores praksisser og et instrument til at opnå stabilitet i usikre situationer, og dermed heller ikke forbeholdt videnskabelige praksisser, men eksisterer overalt også i hverdagssituationer.

Ifølge Dewey er situationen ikke et enkeltstående objekt, en enkeltstående hændelse eller en samling objekter eller hændelser for den sags skyld (Dewey 1938:66). Når jeg vil analysere, hvordan visioner om bæredygtighed bliver omsat til (en mere eller mindre bæredygtig) realitet,

4 Med 'agency' refererer jeg til en aktørs evne til at handle og foretage individuelle valg

er det altså ikke visionen isoleret, det handler om, men derimod den kontekstuelle helhed visionen optræder i – det er denne kontekstuelle helhed, som Dewey kalder for 'situationen' (ibid.).

Hans argument er, at der ikke findes nogen form for absolut viden om et objekt eller en hændelse, men at et objekt eller en hændelse 'blot' udgør en særlig del, fase eller aspekt af en omgivende erfaret verden (det vil altså sige situationen som den er erfaret af mig som forsker på baggrund af mine tidligere erfaringer) (Dewey 1938:67). Selvom et enkelt objekt eller hændelse kan have betydning for, hvordan vi agerer, så lever og handler vi i relation til det omgivende og erfarede miljø og ikke i relation til isolerede objekter eller hændelser alene (ibid.). Situationen har den egenskab, at den binder alle bestanddele sammen til en helhed – men gør det på en måde, der er unik for den enkelte (Dewey 1938:68). Det betyder konkret for denne analyse, at situationen som forskningsgenstand, er Carlsberg Byen og visionen om at gøre Carlsberg Byen bæredygtig – men altså ud fra min indgangsvinkel.

Det vigtigste redskab bliver på den måde én selv. Det er ikke ligegyldigt, hvor jeg har været, og på hvilken måde jeg har været det. Det er ikke ligegyldigt, hvem jeg har snakket med og på hvilken måde, jeg har snakket. Jeg havde fra start en interesse i byplanlægning, mobilitet og bæredygtighed – og denne interesse har sammen med tidligere studier og arbejde etableret en egentlig tilgang til projektet og empirien. Situationen er noget, man kan mærke eller føle, men uden at det er en følelse i sig selv – situationen skal ikke opfattes som noget rent mentalistisk (Dewey 1938:68). Situationen kan ikke fuldstændig deles med andre eller duplikeres (ibid.) – til gengæld kan man 'invitere' læseren af fx denne afhandling til at have en form for oplevelse, hvor erfaringer deles (Dewey 1938:69).

Da jeg gik ud i felten, havde jeg, som jeg beskrev tidligere, en forestilling, nogle hypoteser om, at den bæredygtige omstilling, groft sagt, handlede om mere strategisk planlægning for bæredygtige alternativer. Men denne agenda var som at sparke åbne døre ind, for overalt blev jeg mødt med en meget positiv indstilling til netop alternativer. Den 'løsning' jeg så på problemet, var sådan set allerede til stede, men uden egentlig at løse problemet om en ubæredygtig mobilitet. Den var der endnu. Og de beslutninger som kunne forbryde sig mod visionen for Carlsberg Byen, blev alene taget som følge af nødvendigheder (fx eksemplet om, at det var nødvendigt med mere bilparkering, da forslaget om metroen måtte lægges i graven).

I mødet med situationen blev jeg altså konfronteret med fænomener og aspekter af miljøet, som var nye for mig. Jeg blev afbrudt i min måde at forstå situationen på. Og situationen bliver, med Deweys ord, 'uafklaret' (1938), fordi jeg ikke er i stand til på forhånd at beskrive eller analysere, hvad der gør, at visionen om bæredygtighed ikke nødvendigvis bliver til en realitet.

Inquiry - en ny tilgang til problemet

Det er netop denne konfrontation med et problem, og den deraf uafklarede situation, som fører til refleksiv tanke omkring situationen og problemet, og det er også det som Dewey kalder videnskabelig metode (Dewey 1938:70). Men han anser samtidig denne måde at tilgå et problem og den refleksive tænkning for at være en fundamental menneskelig tilgang, så forskellen mellem 'commonsense' og videnskabelig metode er ikke klart opdelt, men mere et spørgsmål om grad. Og erfaring. Erfaring er altid situeret i tid og i forhold til et specifikt miljø og er altså ikke et isoleret fænomen, men bygger på tidligere erfaringer og former fremtidige (ibid.).

Når situationen bliver 'uafklaret', som man kunne sige, den gjorde i mit tilfælde, laver man det, Dewey kalder en 'inquiry' – lidt bredt oversat til dansk kan man kalde det en undersøgelse. Men det skal ikke blot forstås som en slavisk gennemgang af en række metodiske trin – et af de væsentligste aspekter af inquiry er, at det bevarer viljen til ikke blot at drage hurtige konklusioner om, hvad der er på spil og ikke drage konklusioner ud fra et objekt eller en hændelse uden at forstå det i sin kontekstuelle helhed – situationen (Dewey 1938:71). Der findes ikke en eller anden samling af absolut viden. Dewey argumenterer for dette ved at påpege, at det er vores (videnskabelige) metode (der altså involverer en forståelse af situationen og en metode som i sin grundlæggende form er en menneskelig tilgang til problemer), som har ført til det man kan kalde for en samling af viden – mere end det er en samling af viden, man har baseret de videnskabelige metoder på (ibid.).

Denne inquiry kan beskrives ud fra fem 'trin' (Buch & Bucciarelli 2014):

Problemet. Vi møder et problem, der så at sige 'afbryder' vores handlingsrække. Det er det, der sker, når jeg finder ud af, at mine forklaringer og argumentation er utilstrækkelige for at forstå, hvorfor byudviklingsprojekter ikke bliver bæredygtige på trods af gode intentioner.

Lokalisering og beskrivelse af problemet. Som et andet trin i denne inquiry forsøger vi at finde ud af, hvor problemet er lokaliseret, og hvad det er karakteriseret ved. Problemet i forhold til denne afhandling er ikke, som jeg troede, en manglende strategisk planlægning for bæredygtige alternative transportmidler, og det kan derfor ikke lokaliseres i vision eller planer. Problemet er snarere, som det bliver klart gennem empiriindsamling, beskrivelse og analyse, at bæredygtighed parkeres i visionen og planen, men uden at visionen om bæredygtighed er determinerende for de situerede handlinger.

Undersøgelse af problemet. Som et tredje trin undersøger vi problemet for at finde elementer, der kan hjælpe til at finde en løsning. I stedet for at se på visioner og planer, begynder jeg at undersøge det, der sker, handlinger, hvad det er for praksisser, som er på spil. Jeg bruger situationsanalysen til at undersøge problemet.

Konstruerer en hypotese. Hypotesen skal forstås som en måde at afprøve teorien – ændrer man perspektivet ændrer situationen sig også. Jeg bruger et praksisteoretisk perspektiv som 'hypotese', det vil sige, at jeg ser en mulighed for med et praksisteoretisk perspektiv at kunne se og løse problemet (altså forstå bedre, hvorfor byudviklingsprojekter ikke blive bæredygtige, selvom der er gode intentioner til stede).

Løsning er fundet. Hvis hypotesen er succesfuld, kan det føre til løsning af problemet (sker dette ikke, må hypotesen eller problemet genovervejes). Jeg bruger den praksisteoretiske tilgang til at forstå problemet, men ikke ved at løsrive det fra situationen – inquiry er et aktivt engagement med miljøet.

For at forstå, hvad der sker mellem vision og realitet når byudviklingsprojekter realiseres, må jeg altså se nærmere på disse situerede handlinger. Men det kræver et brud med en udbredt forståelse af, at planer og handling er forbundet i rationalistisk forstand – altså hvor planer fungerer som opskrifter for handling. Den forståelse af planer og handlinger kan ud fra rationalistiske forklaringer pege på, hvorfor der planlægges for ubæredygtig mobilitet i en bæredygtig bydel. Men det kan ikke forklare, hvor disse rationaler stammer fra, eller hvordan det kan gøres anderledes. Jeg vil i det næste afsnit introducere en alternativ måde at se planer og handling på, som er grundlæggende for denne afhandlings perspektiv.

Planer og handling

I dette afsnit vil jeg introducere to forskellige analytiske forståelser af planer og handling. Den ene er den kognitivistiske og rationalistiske tilgang, som er det, jeg har fundet dominerende i forhold til byplanlægning, mobilitet og bæredygtighed, men altså også en forståelse jeg selv har været underlagt, og som jeg gennem min inquiry er kommet væk fra. Den anden forståelse af planer og handling er det, som Suchman betegner som 'situated actions' – situerede handlinger. Og det er den forståelse, der ligger til grund for min problemformulering.

Den første, og måske mest dominerende, plan- og handlingsforståelse tager udgangspunkt i en kognitivistisk og rationalistisk forestilling om planers rolle. Den er baseret på det, Suchman kalder en planlægningsmodel, som anser al handling for at være målrettet og dermed

baseret på en intention og en plan, der på forhånd 'beskriver' handlingen. Men ifølge Lucy Suchman bygger dette planlægningsparadigme på en fejlagtig opfattelse af planers rolle. Lucy Suchmans argument er, at "... insofar as actions are always situated in particular social and material circumstances, the situation is crucial to action's interpretation" (Suchman 2007:176). Det betyder med andre ord, at så længe handlinger altid er situerede i konkrete sociale og materielle omstændigheder, er situationen afgørende for handlingens fortolkning. Hun peger altså på, at der i realiseringen af planer hele tiden foregår fortolkninger, og at handlinger ikke kan planlægges, men i stedet er situerede (Suchman 2007). Vi er altså absorberede i en praksis, hvor vi handler (ofte planløst⁵). Vi tolker situationen, vi er en del af forskelligt, og derfor er det umuligt at lave en rationel og logisk plan, vi alle tilskriver den samme betydning, og derfor vil handle entydigt ud fra. Vores rationalitet og logik er ikke universel eller absolut, men relativ til de praksisser, vi er deltagere i. Ved at antage en kognitivistisk planforståelse kan jeg ikke analysere, hvordan aktører handler – og handler forskelligt. Den planforståelse jeg i stedet antager, tager altså, i modsætning til det kognitivistiske, udgangspunkt i den anskuelse, at vi som mennesker handler situeret. Med 'siteret handling' (situated action) stiller Suchman spørgsmålstejn ved den måde, vi planlægger på.

Situeret handling skal ikke ses som en ny planlægningsmodel, men snarere som en anden analytisk tilgang, end den kognitivistiske lægger op til. Først vil jeg beskrive denne, den kognitivistiske forståelse, for også at skitsere nogle af de tendenser, som gør sig gældende i min empiri.

Den kognitivistiske planforståelse – planen som et rationelt instrument til handling

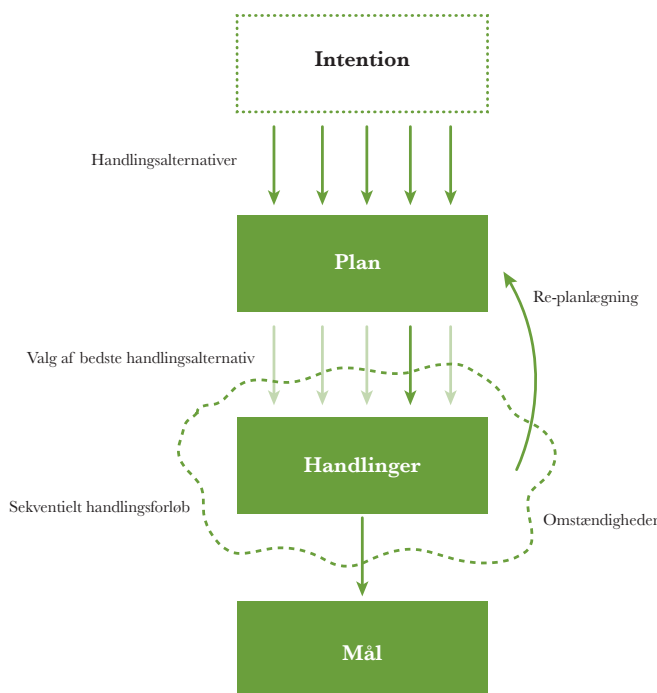
Den kognitivistiske planforståelse forudsætter, at al handling er målrettet og foretaget på baggrund af en bagvedliggende intention, som også er grundlaget for traditionelle filosofier omkring rationel handling og for meget adfærdsvidenskab. Suchman beskriver det således: "The research strategy in cognitive science has been to represent mental constructs, such as goals or plans, then stipulate the procedures by which those constructs are realized as action or recognized as the actor's intent" (2007:176). Med andre ord er formålet i det kognitive planlægningsparadigme at fremstille mentale strukturer, såsom mål og planer og så fastlægge, hvordan handling skal være med til at realisere disse strukturer. Der er altså tale om et konkret mål eller ønskeligt stadie, hvor der er forskellige handlingsalternativer, som kan indfri målet (Suchman 2007).

5 Med planløst mener jeg, at vi ofte handler, uden at tænke over det og uden nødvendigvis at have en intention eller plan med det

Planlægningsmodellen

Den kognitivistiske planforståelse bygger altså på en planlægningsmodel, der "... posits that action is a form of problem solving, where the actor's problem is to find a path from some initial state to a desired goal state, given certain conditions along the way" (Suchman 2007:52). Handling er altså problemløsning, mens aktørernes 'problem' er at vælge mellem forskellige handlingsalternativer, der kan føre til det ønskede mål, men forudsat at handlingen skal udføres under omstændigheder med visse betingelser undervejs.

Den planlægning, som nødvendigvis udføres forud for handlingen, er relateret til en viden om det miljø, som handlingen skal udføres i, og altså de betingelser det miljø indebærer (Suchman 2007). Den kognitivistiske planforståelse anerkender, at der kan opstå uventede omstændigheder og åbner derfor muligheden for re-planlægning undervejs. Der skal altså være en sammenhæng mellem det repræsenterede miljø (i planen) og det faktiske miljø, hvor planen udføres. Men "...wether constructed entirely in advance or completed and modified during the action's course, the plan is prerequisite to the action" (Suchman 2007:53). Det vil altså sige, at selvom omstændighederne (som planen realiseres under) ikke kan forudses, vil planen stadig være forudsætningen for handlingen, hvad end den (planen) er modificeret eller ej. Figuren nedenfor viser det grundlæggende 'princip' i planlægningsmodellen.



'Princippet' i planlægningsmodellen

Planlægningsmodellen inden for den kognitivistiske videnskab anser planer som sekventielle, det vil sige rækker af (sub-)handlinger, som er designet til at udføre et bestemt mål (Suchman 2007:52). Handlinger kan beskrives ud fra de betingelser, som skal være opfyldt forud for handlingen, og de effekter handlingen skal medføre, og en opdeling af handlingen i sub-handlinger (ibid.).

Udfordringen med planlægningsmodellen er, ifølge Suchman, at så snart en aktør begynder at handle, er miljøet ikke længere kun fysisk, men også socialt (2007:55). Problemet er, at for at bibeholde fælles forståelse af situationen, er det altså ikke kun et spørgsmål om at overvåge, om sub-handlingerne bliver udført, men at etablere en fælles mening af handlinger, så aktører forstår dem på sammen måde (2007:56).

Problemet er større når flere aktører skal interagere. Og det er netop tilfældet i, hvad man kunne kalde 'byudviklingspraksisser', som dem der optræder i min empiri. Her forsøger planlægningsmodellen gennem planen at sætte den enkelte aktør i kontrol, ved at yde en tilstrækkelig viden til at kunne respondere på andres handlinger, som var de en del af omgivelserne (Suchman 2007:56). Udfordringen med interaktion bliver således 'blot' en udvidelse af den enkelte aktørs problemområde. Den kognitivistiske planforståelse bliver altså kompliceret af, at der nu er flere betingelser for den enkelte aktør. Alligevel forbliver forståelsen af den enkelte aktør, som en målrettet agent, derimod intakt (ibid.).

Handling er i denne optik (den normative sociologis) en respons på en objektiv verden af (sociale) sandheder eller vedtagne normer, som stammer tilbage fra Durkheim, der anså den sociale sandheds objektive realitet som sociologiens grundlæggende princip (Suchman 2007:74). Menneskets handling kan kun forklares ud fra disse sociale sandheder, som anses for noget ydre, der er påduttet den enkelte aktør (ibid.). Et grundlæggende fokus i den normative sociologi har været at ændre fokus fra individets psykologi til sociale grupperes konventioner, men samtidig bibeholde et billede af individet, der stemmer overens med antagelser i adfærdspsykologien og naturvidenskaben (ibid.). Det vil sige, at man i denne tilgang antager, at den menneskelige respons på de sociale sandheder kan forstås ved at bruge metoder som de, der bruges til at analysere organismens respons på den naturlige verden (ibid.).

Hvad er der galt med den kognitivistiske planforståelse?

Problemet med den kognitivistiske planlægningsforståelse – og med den normative sociologi i det hele taget – er, at intentioner og handling ses som noget adskilt (Suchman 2007). Målrettet handling er i den forståelse noget, der udspringer af forskellige determinerende faktorer, som alle er givet på forhånd og er ydre i forhold til selve handlingen.

Men sådan kan vi ifølge Suchman ikke se den sociale verdens struktur. Det er i stedet de situerede handlinger, som skaber og bevarer en fælles forståelse i specifikke tilfælde af interaktion (hvor praksisser reproduceres) (Suchman 2007). Struktur er i den henseende et produkt af situeret handling, snarere end dets grundlag (ibid.). Det er altså disse situerede handlinger, der skaber strukturen, mere end det er strukturen, der determinerer handlingerne. Derfor er det, jeg kigger efter, handlinger, som er med til at skabe strukturer, der kan give anledning til at aktører fremstiller og redegør for deres handlinger på en rationel måde.

Det 'virkelige' er handling

Det centrale for min tilgang til forskningen er altså et fokus på det, der sker – på handling. Handling kan forstås på forskellige måder. Ofte er det repræsenteret i en behavioristisk forstand (det vil sige som fysiske manifestationer, idet behaviorismen ser bort fra mentale processer) eller i mentalistisk forstand (det vil sige som mentale repræsentationer, hvor virkeligheden udelukkende eksisterer i individets bevidsthed). Men ingen af disse forståelser er dækkende for at forstå handlingen, idet vi ikke er enten fysiske eller mentale (Suchman 2007:70). Vores handlinger derimod er, som Suchman betegner det, *virkelige* og består både af fysiske aspekter, men også af idéer og intentioner (ibid.). I praksisteoretisk optik kan man se det som social behaviorisme.

På den ene side tager jeg altså afstand fra den behavioristiske forståelse. På den anden, og måske vigtigst i dette studie, fra et grundlæggende rationalistisk præmis om den rent mentalistiske tilgang, hvor det udelukkende er det tænkte, vores idéer, som er af betydning, og hvor det er muligt at opnå en fuldkommen gensidig forståelse mellem mennesker. Når jeg så eksplicit berører dette emne, er det også fordi, at jeg antager, at der i byplanlægningen (stadig) eksisterer grundlæggende rationalistiske præmisser, i eksempelvis det at lave en vision, hvor der er en indlejret forventning om, at hvis der er enighed om visionens indhold, er der også enighed om, hvordan denne skal forstås (og måske hvordan det skal opnås).

Men i tråd med hele Science and Technology Studies-traditionen (STS) er jeg kritisk overfor denne præmis. Jeg lægger i stedet vægt på, at mennesket er historisk formet og har interesser, der gør, at uanset hvor specifikt en plan er lavet, uanset hvor enige vi tilsyneladende er om at opnå bestemte mål gennem bestemte aktiviteter, så er der ingen garanti for, at vi vil fortolke situationen ens. Dette fordi vi har forskellig baggrund og historie, og fordi vi har forskellige interesser. Det vi kalder objektivitet er noget vi konstruerer i fællesskab – intersubjektivitet.

Når vi bliver enige om et mål, en vision, så er det muligvis noget, vi vurderer, at vi er enige om, noget vi anser for at være objektivt. Men denne objektivisering er ikke noget, vi opnår isoleret fra os selv og vores handlinger (Suchman 2007:75). Når vi sætter et mål, formulerer

en vision (både alene og i fællesskab), så er vi allerede absorberet i en eller flere praksisser. Vi handler hele tiden, og vi gør det i praksisfællesskaber, som former vores handlinger (men hvor vi også kan forme praksissen). Pointen er, at når man laver visioner i byplanlægningen, skal det forstås i lyset af de praksisser og handlinger, som den er formet af. Det er altså et skift i fokus fra visioner, som noget der eksisterer uafhængigt af vores aktiviteter, til visionen som er en midlertidig objektivering, der er skabt og bundet op på vores praksisser. En vision, uanset hvor bæredygtig den end må lyde (og hvor mange internationale og anerkendte priser den end må få), kan altså på ingen måde forstås isoleret fra de praksisser og den hele tiden løbende og gentagende handling, som den er født af.

Det er i praksisserne, at mulighederne og begrænsninger for den bæredygtige omstilling eksisterer. For den måde vi som aktører forholder os til den bæredygtige omstilling, formes igennem vores praksisser (som igen formes af vores handlinger). Det interessante at undersøge er, hvordan vi skaber mening med handlinger gennem disse praksisser, og hvordan vi redegør for vores handlinger gennem vores praksisser.

Etnometodologien - menneskers egen metode til at skabe mening og orden

Etnometodologien er et sociologisk studie af de måder, hvorpå mennesker skaber mening og orden i (hverdags-)livet gennem handling (uden at vi nødvendigvis tænker over denne mening eller orden mens vi handler). Det er en gren af sociologien, som blev introduceret af Garfinkel i '60erne. Med en etnometodologisk tilgang kan jeg bedre forstå, hvordan vi som mennesker skaber mening gennem vores handlinger, og det vil sige gennem de praksisser, vi er en del af. Mening skal forstås som det, vi tilskriver noget, fx mening om bæredygtighed – hvad er det, hvad betyder det, hvordan handler vi i forhold til det, osv. Der er en gensidighed mellem vores meninger og den praksis, vi er en del af – vi former og bliver formet.

Det er altså vores praksisser, der udgør selve etnometoden (Suchman 2007:76). Den sociale stabilitet er dermed ikke givet én gang for alle, men noget der skabes hele tiden fra den ene situation til den anden gennem vores etnometoder.

Det interessante er at forstå, hvordan nogle praksisser bliver mere eller mindre stabile – stabiliteten kan have betydning for, om praksissen er mere eller mindre tilbøjelig til at blive forandret. Der er ikke tale om absolutte tilstande, men et slags kontinuum, hvor praksisser kan være mere eller mindre stabile. Eksempler på praksisser med høj stabilitet kan være matematikken, som ganske vist kan udfordres, men som er underlagt institutionelle konventioner, der gør, at den sjældent udfordres. Jeg ser ikke på hvilke praksisser der er 'gode'

eller 'dårlige', men på, om der er mere eller mindre stabilitet i praksisserne, og altså hvordan de forandres (eller forbliver det samme).

Etnometodologi er ikke som sådan en praksisteori, men er en af de vigtigste måder at forstå praksis og praktisk handling på (Nicolini 2013:134). Nemlig at praksisser er en uundgåelig del af vores hverdag, og ikke noget særtilfælde (ibid.). Der hvor etnometodologien kan kritiseres, er i den nærmest mikrosociologiske fokus på praksisser og handlinger, og på enkelte hændelser og sites, hvilket efterlader større fænomener uadresserede. Samtidig er der ikke noget i den etnometodologiske tilgang, som fornægter en relation mellem de nære hændelser og de større fænomener (Nicolini 2013:151).

Selve studiet af praksisser er grundlæggende for min afhandlings metode, og foregår ved analyse af samspillet mellem mennesker og menneskers refleksivitet, altså overvejelser over og forklaringer af, hvad de siger og gør. Det jeg skal finde ud af gennem beskrivelsen af praksisser er, at svare på, hvordan denne gensidige forståelse og objektivitet i den sociale verden er opnået. Dette skal findes i den hverdagsmæssige praksis – i de situerede handlinger.

Situeret handling - et opgør med den kognitivistiske planforståelse

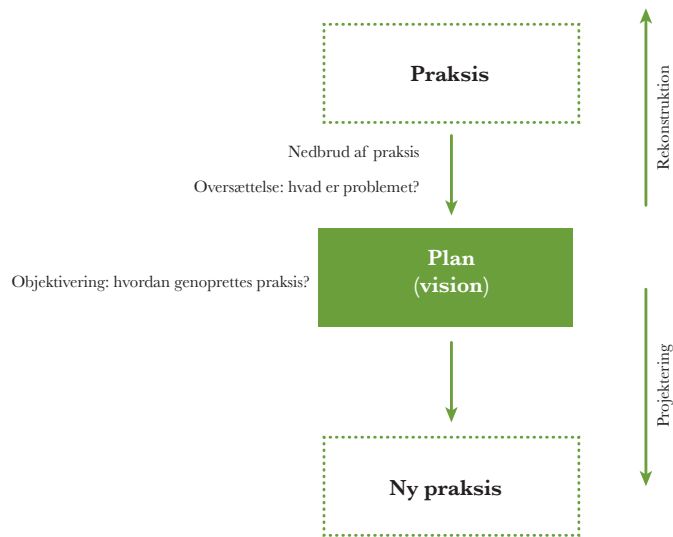
Den kognitivistiske planforståelse kan ikke forklare analytisk, hvad der sker i praksis, for vi handler ofte uden nødvendigvis at tænke over intentionerne bag (vi kan dog altid efterrationalisere, hvorfor vi har gjort, som vi gjorde). Den planlægningsforståelse jeg introducerer i dette afsnit, kan ses som en måde at udfordre de traditionelle antagelser om, at mennesker handler målrettet og på baggrund af en fælles forståelse.

Suchman argumenterer for, at planer – om det er de projekterede, dvs. på forhånd definerede beskrivelser af handlinger eller de retrospektive, dvs. efterrationalisering og beskrivelse af handling, der er sket – altid er lokaliseret i en kontekst af praktisk aktivitet (Suchman 2007). Med andre ord foregår planlægning i en praksis, hvor der i forvejen handles. Planerne er altså ikke i sig selv dét, der kan føre til, at vores handlinger – og praksisser – forandres. Hvis vi skal forstå forandring, argumenterer Suchman, må vi i stedet se på handling.

Vi er absorberet i en praksis, hvor vi handler

Suchmans argument er, at vi som mennesker handler – vi befinder os i en praksis, hvor vi handler (2007). Vi er absorberet i denne praksis og i det adfærdsmønster, der eksisterer her, og som vi handler efter og fortsætter. Når vi handler, reproducerer vi den praksis, vi handler i.

Situeret handling er i den forstand en analytisk tilgang til at undersøge, hvordan mennesker bruger deres omstændigheder til at handle – i modsætning til det kognitivistiske perspektiv, der snarere forsøger at abstrahere handlingen væk fra omstændighederne og repræsentere dem som en rationel plan. Kort sagt anbefaler Suchman at se på planerne som en del af handlingen i modsætning det til traditionelle kognitivistiske perspektiv, hvor handlingen skal forstås med udgangspunkt i planerne (2007). Det betyder altså ikke, at man set ud fra dette perspektiv ikke laver planer. Vi kan skelne mellem de planer, vi laver som en del af vores situerede handlinger, og så de der er afledt af vores repræsentationer af handlinger. Det vil sige repræsentationer i forhold til fremtidige handlinger eller retrospektive fremstillinger af handlinger (dvs. de rekonstruktioner, vi laver af vores handlinger, efter vi har udført dem). Figuren nedenfor 'princippet' i Suchmans forståelse af situeret handling.



'Princippet' i den situerede handling

Selvom planer forudsætter en bestemt praksis (fx byplanlægningspraksisser), og den situerede handling undergår skiftende omstændigheder, argumenterer Suchman for, at uanset hvor detaljeret planen er, er den utilstrækkelig, så snart vi går i gang med at udføre den (2007:72).

I stedet for at 'holde os til planen' falder vi tilbage på de færdigheder, vi har til rådighed i situationen – disse er snarere forudsat end specificeret af planen. I den forståelse af planer og handling, er det altså ikke visionen for fx et byudviklingsprojekt, der determinerer handlingerne, men derimod aktørernes færdigheder.

Selvom vi forud for handlingen kan skitsere alternative handlingsforløb, er det ofte i selve handlingssituationerne, at vores handlemuligheder bliver tydelige, og på en måde vi ikke i detaljer kunne forudsige på forhånd eller kende effekterne af. Suchmans pointe er altså her, at vi forsøger at forudse handling, før den er sket ud fra vores situerede handlingsrationalitet, og at vi efterfølgende analyserer og rekonstruerer handlingen, så vi kan forstå den logisk og rationelt. Men ifølge Garfinkel siger det mere om vores analyses natur, end om de situerede handlinger (Garfinkel 1967, i Suchman 2007).

De situerede handlinger er ikke bundet op på konventionelle og universelle regler, som ellers ville tillade den 'automatik', den kognitivistiske planforståelse bygger på (Suchman 2007). Aktører kan, helt banalt, tolke de samme ting ganske forskelligt på baggrund af deres situation. Der er altså ikke noget, som på den måde kan garantere, at de aktører, der er involveret i et byudviklingsprojekt, tolker visionen på samme måde – og slet ikke noget, der kan garantere, at aktører handler efter visionen på samme måde. Suchman opsummerer det således:

”...statement of intent generally says very little about the action that follows” (2007:60)

Handlinger er derfor ikke kun et produkt af vores intentioner, vores intentioner er også et produkt af vores handling. Det er, når vi begynder at handle, at vi former vores forestilling om intentioner.

Planen opstår, når praksissen bliver problematisk

Når vi handler, og altså er absorberet i en praksis, så tænker vi typisk ikke over handlingen. Når vi handler på den måde, kan vi med Heideggers begreb kalde praksissen for ready-at-hand – vedhåndenværende (Heidegger 1962/2003:98). Den er transparent for os, og vi 'gør', det der 'skal' gøres, og derfor defineres vi og vores handlinger af den situation, vi befinder os i. Når vi kører bil, så tænker vi ikke (nødvendigvis) over bilens egenskaber – i sådan en situation 'forsvinder' udstyret, vi bruger til at handle med. Det er først, hvis vi bliver bedt om at beskrive, hvad vi gør, at vi bliver opmærksomme på det.

Men, for at fortsætte i Heideggers terminologi, vil det udstyr, som før var usynligt pludselig blive synligt, hvis det er involveret i en eller anden aktivitet, hvor det er utilstrækkeligt eller, hvis det går i stykker eller er midlertidigt utilgængeligt (Heidegger 1962/2003:103). Hvis bilen går i stå eller ikke vil starte som den plejer, bliver vi opmærksomme på bilens egenskaber.

Situationen er ikke længere ready-at-hand og transparent for os, men er i stedet det, som Heidegger betegner som un-ready-at-hand – forhåndenværende. Når det sker, vil vi typisk undersøge, hvad nedbruddet skyldes, for så at komme med en praktisk problemløsning, så vi kan genetablere vores praksis (ibid.) – altså så vi igen kan køre bil. Det gør vi ved at lave en 'oversættelse' af, hvordan vi opfatter det problematiske i vores praksis. Og det er denne 'oversættelse', der er vores plan. Planen er altså ikke opstået i en uafhængig tilstand på baggrund af nogle uafhængige intentioner. Den er opstået ud af handlinger og interaktioner i en praksis, hvor en del af denne praksis nedbrydes og bliver problematisk. Og de regler og procedurer, vi følger for at løse problemet, er afhængige og afledt af den situerede handling, som reglerne og procedurerne repræsenterer. Situeret handling er med andre ord ikke gjort eksplicit med regler og procedurer, men tværtimod er regler og procedurer tydeliggjort, når den situerede handling bliver problematisk.

Når jeg ser på Carlsbergprojektet, så er det ikke en 'simpel' praksis, som det at køre bil. Der er for det første ikke tale om én, men mange praksisser, og de er ikke nødvendigvis letgenkendelige, som det at køre bil. Det ændrer ikke på, at de situerede handlinger, jeg undersøger, stadig er del af forskellige praksisser – udfordringen er altså mere praktisk end teoretisk. Det giver nemlig mening i forhold til at undersøge, hvordan visionen for Carlsberg Byen er koblet til de praksisser, jeg undersøger. I en rationalistisk kognitivistisk planforståelse vil visionerne kunne forstås som noget, der er abstraheret fra de situerede handlinger, noget nærmest universelt, hvor det at Carlsberg Byen skal være bæredygtig er uafhængigt af, hvem der realiserer visionen. Men set ud fra Suchmans planforståelse, er denne vision fostret i allerede etablerede praksisser, og skal forstås sådan.

Visionen er den 'plan' i Suchmans planforståelse, der opstår, når praksissen bliver problematisk – altså når dele af praksissen må ændres for at kunne gennemføres. Det problematiske i forhold til de praksisser, der er involveret i Carlsbergprojektet, som fx trængsel, CO₂-udledning, befolkningstilvækst, forurening, gør det nødvendigt at forandre byplanlægningspraksisserne.

For at vende tilbage til Heidegger, så er situationen blevet forhåndenværende for aktørerne, og de må undersøge, hvordan de kan genetablere praksisserne. Det sker ved at lave en 'oversættelse' af problemerne – hvad er det for problemer, hvordan løser vi dem og så videre – og det er som sagt denne oversættelse, der er planen, eller i Carlsbergprojektet, visionen. Visionen er en form for objektivisering af problemerne.

I Carlsbergprojektet er 'bæredygtighed' blevet den overskrift, problemer kan ledes tilbage til, og gennem en vision om bæredygtighed kan de adresseres, og praksisserne kan så at sige at genetableres. Men som sagt er visionen både fostret ud af og tolket i forhold til de praksisser, aktørerne er absorberet i. Der er altså ikke tale om fælles forståelse, hvor alle

aktører nu forstår problemerne på samme måde og planen på samme måde. Det interessante at undersøge er dels, hvordan denne objektivering (bæredygtighed) er blevet dominerende, og hvordan praksisserne genetableres med alle de modstridende forestillinger og spændinger, som praksisserne repræsenterer.

Jeg undersøger altså visionen, ikke som resultatet af intentioner, men som resultatet af forskellige praksissers objektivering af en problematisk situation, og hvordan praksisserne genetableres.

Skala

I gennemgangen af etnometodologien kan tilgangen pege i retning af fokus alene på mikroprocesserne – hvad siger og gør aktørerne i undersøgelsen. Noget der umiddelbart lægger op til nære etnografiske studier og konversationsanalyser, og altså noget der kræver ekstrem høj tilstedeværelse fra forskeren og dermed en meget afgrænset analyseenhed. Det er ikke formålet med denne afhandling. Handlingerne er i forhold til denne afhandlings problemstilling kun interessante, hvis de forstås i den sammenhæng, de udspiller sig i.

Derfor har jeg gennem feltarbejdet og analysen zoomet ud og ind. Ifølge Nicolini er det de forskellige teoretiske optikker, der gør arbejdet med at zoome ind og ud (2013:239). Jeg bruger situationsanalysen til at danne det synkrone blik på situationen, og praksisteorien til det diakrone blik, hvor jeg ser på, hvordan de enkelte praksisser udføres.

Problemet med zoom-begrebet er, at det opfattes som om verden er arrangeret belejligt i et mikro, meso, makro-lag ”that can be peeled like layers of an onion” (Nicolini 2013: 239). Men det er heller ikke de enkelte lag som sådan, jeg er interesseret i, men hvordan de spiller sammen. Man kan sige, at jeg zoomer ud og ind for at se, hvordan mening og orden kommer til udtryk på et mere strukturelt og politisk plan, men også hvordan det organisatoriske og politiske kommer til udtryk i praksisserne og handlingerne.

Dette forhold beskriver Giddens strukturationsteori.

Struktur-aktør-forholdet

Etnometodologien er en kritik af den strukturelle sociologi, hvor mennesket anses for at være underlagt samfundsmæssige strukturer. Med etnometodologien var Garfinkels tanke, at man i sociologien er nødt til at tage højde for mennesket som et individ, som både improviserende, praktisk orienteret og forhandlende. Samtidig anerkender etnometodologien,

at makrostrukturerne udøver indflydelse på individet. Disse idéer er udmøntet i Giddens strukturationsteori, som også bygger på principper fra etnometodologien.

Giddens har bestræbt sig på at forbinde det mikrosociale og det makrosociale i sin strukturationsteori, som han introducerede i '80erne. Han forsøgte at forbinde struktursociologi (fx strukturalisme og funktionalisme) med handlingssociologi (fx etnometodologi og symbolsk interaktionisme) for derigennem at ophæve den i sociologien udbredte dualisme mellem aktør og struktur (som han også kommer ind på i sin bog *Central Problems of Social Theory*). Strukturationsteorien tilbyder en omfattende (social) ontologi til begrebsligt og teoretisk at indfange en lang række aspekter af samfundet. Det interessante ved Giddens' strukturationsteori er, at den i modsætning til en række andre klassiske paradigmer, ikke tager udgangspunkt i enten struktur eller aktør, men derimod i selve den sociale praksis. Der er dermed plads til subjektet, uden at teorien tipper over mod en subjektivisme (Nicolini 2013:44).

Jeg ser altså på den gensidige afhængighed, der er mellem aktør og struktur. Ikke kun i den forstand, at afhængigheden er begrænsende. Den er derimod også produktiv. Struktur er både noget, der bidrager til praksisserne og gennem regler og ressourcer organiseres praksisserne og styrer individuelle aktørers handlinger. Men praksisernes reproduktion er også med til at skabe struktur (Nicolini 2013:45). Samfundet og sociale praksisser har altså ikke strukturer som sådan, men udviser snarere strukturelle egenskaber (ibid.). Der er altså masser af rum, ifølge Giddens, til, at aktører kan agere strategisk – aktører er vidende og reflekterende (Nicolini 2013:47). Derfor dikterer hverken strukturer eller praksisser den handling, der sker – det kunne altid have været anderledes.

Jeg bruger praksisteorien til at forstå og artikulere denne forbindelse mellem struktur og aktør.

Opsummering

Det teoretiske og metodiske udgangspunkt for denne afhandling er altså et fokus på den situerede handling og på planer (fx 'visionen' i byplanlægningsterminologi) som noget, der skal ses i forhold til den situerede handling. Jeg tager afstand fra den rationalistiske og kognitivistiske planforståelse, hvor planer nærmest er opskrifter på handling. I stedet ser jeg planer som noget, der opstår, når vi afbrydes i de praksisser, vi er situerede i.

I analysen vil jeg se på, hvordan de i Carlsbergprojektet involverede praksisser gør bæredygtighed til den dominerende objektivering af det problem, der er i forhold til byudvikling. Men uden at dette skal forstås som en universel objektivering og en vision som alle forstår og agerer i forhold til på samme måde. Tværtimod tillægges objektivering forskellige

tolkninger af forskellige aktører afhængigt af de praksisser, de er absorberet i. Jeg antager, at for at opnå en omstilling væk fra den nuværende – og ubæredygtige – situation, som byen befinder sig i, er det nødvendigt, at praksisserne, som skaber byudviklingen, forandres. Det interessante er derfor, hvordan praksisserne genetableres.

Min analyseramme tager sit afsæt i den etnometodologiske tradition, uden at jeg dog forholder mig dogmatisk til etnometodologiske mikrosociologiske tradition. Udgangspunktet for tilgangen er at dokumentere, hvilke metoder mennesker bruger i deres hverdag til at skabe mening med og forståelse af verden (Suchman 2007:76). Ved at antage denne tilgang, tager jeg afstand fra den rationalistiske tænkning, som har domineret i byplanlægningen. Men jeg tager også afstand fra den tænkning, som stadig dominerer byplanlægning, hvor forventningen om at intentioner, planer og handlinger følger i et rationelt forløb, hvor planerne determinerer handlinger.

Det centrale for min teoretiske og metodiske tilgang er altså et fokus på samspillet mellem aktør og struktur, på det relationelle mellem aktører og praksisser og det processuelle.

I det følgende vil jeg redegøre for min fremgangsmåde for indsamling af empiri.

INDSAMLING AF EMPIRI

Metode og teori er som sagt to sider af samme sag i denne afhandling. Måden jeg har indsamlet empiri på er afgørende for analysen og omvendt. I dette afsnit vil jeg redegøre for de teknikker jeg har brugt.

Multi-sited etnografi

Da jeg udførte feltarbejdet, var det ikke med en konkret opskrift, men det udviklede sig hurtigt i en etnografisk retning, ganske enkelt fordi det gav mest mening. De antagelser jeg havde gjort mig på baggrund af mine indledende studier (empiriske og teoretiske), var sat ud af spil, og jeg havde ikke længere noget teori til at guide mig gennem feltarbejdet, men jeg måtte famle mig frem, som netop er noget af det, der er kendetegnende for etnografien (Marcus 1995). Den etnografiske tilgang er et metodisk valg, der giver en rig og nuanceret udgave af kvalitativ social forskning uden dog at være et forsøg på at gengive verden i sin helhed (Falzon 2009).

Den konventionelle etnografi tager udgangspunkt i ét sted eller 'site' og dennes lokale dynamikker. Men, argumenterer Marcus for, et socialt fænomen kan ikke forstås ved blot at undersøge et bestemt sted (1995). Forskeren må inddrage flere sites og altså udføre det, som Marcus betegner som en multi-sited etnografi, der grundlæggende består i at følge aktører, forbindelser og forhold på tværs af tid, sted og skala (ibid.). Disse sites er substantielt afhængige uden nødvendigvis at være det i fysisk forstand (Falzon 2009:2). På den måde er det muligt at sammenstykke billeder af problemstillingen på tværs af dikotomier – herunder skala (Fortun 2009). Multi-sited etnografi er opstået i forlængelse af postmodernismen, netop som en kritik af, at et enkelt site ikke længere kan lokaliseres i et verdenssystemperspektiv og herigennem sige noget om udviklinger i kultur og samfund (ibid.). Det var netop dét, jeg var inde på før, og som er pointen med praksisteorien, at vi ikke kan forstå et fænomen ved alene at se på mikrohændelser, der sker på det lokale niveau, da de altid vil være påvirket af makroforhold. Uanset hvad vi studerer – om det er den globale økonomi, en organisation eller en person – består opgaven i at kortlægge de væsentligste dynamikker, som inkluderer, men ikke udelukkende begrænser sig til, de lokale dynamikker (Fortun 2009). Ved at forholde sig til skalaen indrammes og orienteres ens perspektiv og skaber en forståelse af det system eller den helhed, man som forsker kigger på (Fortun 2009). For at undersøge praksisser, og ikke favorisere enten struktur eller aktør, er det derfor meningsfuldt ikke at begrænse sig til ét site i rumlig forstand. I stedet for har jeg fokuseret på det, der forbinder de forskellige sites og det er disse forbindelser, links, der definerer etnografien.

Ifølge Marcus kan forskeren anvende forskellige teknikker til at skabe disse associationer og sammenhænge ved at følge aktører, genstande, metaforer osv., som på forskellig vis kobler sites'ne (1995). Jeg har lavet denne kobling ved at se på, hvilke aktører og aktørgrupper, som har været involveret i formuleringen af visionen for Carlsberg Byen og herefter hvem, der har været med til at realisere den. Ud fra dette har jeg identificeret de praksisser, aktørerne har været bundet op på, og hvordan disse relaterer sig til hinanden.

Jeg har som sagt ikke udført deltagende observationer i samme omfang på alle de sites, der har relevans for min undersøgelse, men dette imødekommer Marcus ved at understrege, at det ikke er nødvendigt med den samme intensitet og form på alle de undersøgte sites (1995:100). Forhåbninger om at være altomfattende er ifølge Fortun naivt og mangler kritisk indsigt (2009:82). Til gengæld kan materiale samlet fra forskellige sites give flere vinkler på et objekt eller en problemstilling, idet det vil anskues ud fra forskellige referencerammer (ibid.). Den multi-sitede etnografi går således ikke på kompromis med dybden, idet den øgede indsigt og forståelse som undersøgelsen af flere sites og deres sammenhænge giver, også giver undersøgelsen som helhed dybde (Horst 2009:119).

Forskeren som menneske

Refleksivitet hos forskeren er den vigtigste dimension i den multi-sitede etnografi (Marcus 2009). Det stiller krav til forskeren, der i bevægelsen mellem forskellige sites, mellem offentlige og private aktivitetssfærer, fra officielle til uformelle kontekster, vil opleve diskurser, der overlapper med vedkommendes egne (ibid.). Når jeg bevæger mig rundt i den empiriske virkelighed omkring Carlsberg Byen, er jeg altså en del af det, jeg kortlægger, bekriver, analyserer og fortolker. Der findes ikke et perspektiv, som er hævet over undersøgelsen eller som opstår og ses fra et ingenmandsland (ibid.). Forskeren skal have styr på sin tilstedeværelse, og hvordan vedkommende skifter rolle og identitet mellem de forskellige sites (ibid.).

Med mit kendskab til og tilstedeværelse i mange af sammenhængene, som er genstand for min forskning, har refleksionen over min rolle været afgørende. Dels har jeg beskæftiget mig akademisk med (byplanlægnings-)feltet gennem længere tid og dels har jeg været ansat hos Center for Trafik i Københavns Kommunes Teknik- & miljøforvaltning. Jeg har en indsigt i nogle processer og måder at gøre på og har selv været en del af det, jeg kender nogle aktører, og de kender mig. Det kræver en konstant bevidsthed og refleksion over min rolle. Man kan tale om det etnografiske dobbeltblik, hvor jeg både ser på situationen, min analysegenstand, som forsker, men hvor jeg også selv er aktør og redskab i forskningen. Jeg objektiverer dermed ikke mig selv, når jeg går ud i felten, men bliver en aktiv del af den.

Fordelen ved denne aktive rolle er, at samtalen og forståelsen for felten løftes til et højere og mere detaljeret niveau (Baarts 2010). Således har jeg haft indsigt i feltet gennem fx min forståelse for bæredygtig byudvikling i teori og praksis. Samtidig har jeg haft meget lidt kendskab til selve det fænomen, jeg undersøger og til Carlsberg Byen i det hele taget. Mit studie er således ikke autoetnografisk ved, at jeg fx bruger et personligt narrativ, men i højere grad en refleksiv etnografi – jeg har altså en erfaring med det fællesskab, jeg studerer, men dog uden at jeg på noget tidspunkt har været eller er fuld del af det.

Feltstudier og deltagende observation

Et særkende ved feltstudierne er, at de er påvirket af forskerens tilstedeværelse. Det er uundgåeligt, når det objekt, der studeres, er et subjekt (Hastrup 2010). Særligt fordi jeg ikke har haft mulighed for at bruge videoobservation, der potentielt kunne have betydet mindre involvering fra min side (men som ville have helt andre udfordringer og konsekvenser).

Mine feltstudier har først og fremmest været baseret på et ophold hos Carlsberg, hvor jeg, som jeg beskrev før, fik et skrivebord. Det samme fik jeg efterfølgende hos Gehl Architects, som også har været involveret i Carlsbergprojektet særligt i forbindelse med rådgivning i forhold til formuleringen af visionen og konkurrencen.

Deltagende observation	Dato
Carlsberg Byen P/S (tidligere Carlsberg Ejendomme)	23.03.2012 - 04.06.2012
Gehl Architects	15.01.2013 - 04.03.2013
Møder, seminarer, rundvisninger, dommerbedømmelser m.m.	2011 - 2014

Da jeg var til stede ved 'skrivebordet' hos Carlsberg og Gehl Architects levede jeg med de andre på kontoret. Det er en slags strategisk position, der gør forskeren i stand til at deltage og forstå de involverede i øjenhøjde med dem (Hastrup 2010). Det skal ikke forveksles med, at jeg forsøger at forstå aktørerne ved at arbejde med dem og ligesom dem. Det har ikke været muligt i denne type undersøgelse. Man kan altså ikke sammenligne det med at 'lære' eller bliver absorberet i en praksis.

Men jeg har forsøgt at indgå i de daglige situationer, der kan minde om det at være en del af arbejdspladsen. Uden jeg dog indgik på lige fod. Min tilstedeværelse og mine umiddelbare spørgsmål og henvendelser gennem forløbet har aktiveret nogle refleksioner, der ikke ville kunne opnås uden denne forstyrrelse, jeg har skabt.

De tilfældige situationer

Udover at give (ny) retning på mit projekt, har feltstudierne givet indsigt i fænomenet på et helt praktisk plan. Fx i forbindelse med en arkitektkonkurrence på et af Carlsberg Byens første byggerier, hvor jeg deltog i dommerbetænkningen (her mest som en flue på væggen). Jeg studsede over, at alle konkurrenceforslagene brød de på forhånd opstillede regler og krav til byggeriet, mens dommerne (der primært var arkitekter) forholdt sig til de stemninger og metaforiske referencer, forslagene gjorde brug af. Efterfølgende, da jeg hjalp en af bygherrernes ansatte (en ingeniør) med at flytte materialerne fra konkurrencen på plads, fik jeg anledning til at lufte min undren. Han grinede og refererede til 'den klassiske forskel mellem arkitekter og ingeniører'. Det var i de her små tilfældige situationer, hvor min uvidenhed kunne komme i spil på en brugbar måde: jeg kunne stille dumme spørgsmål "hvorfor gør de dog sådan? Er det normalt?" og så videre. Det tog altså form af en slags ustrukturerede interviews. På den måde har jeg opnået større forståelse af mere, end aktørerne måske selv har sat ord på til at starte med. Det belyser de selvfølgeligheder, der ikke nødvendigvis ville optræde gennem et interview (Hastrup 2010).

Det er umuligt at opsnappe alle disse situationer, og de jeg har oplevet, er også præget af min konkrete fysiske position, helt ned til hvor mit skrivebord stod placeret. Kontoret og medarbejderstaben hos Carlsberg fx var på daværende tidspunkt forholdsvist lille, hvilket gjorde det nemmere at følge med. Mit skrivebord var placeret bag den administrerende direktør, og der var kort til de hurtige spørgsmål, ligesom jeg ofte så de personer, der besøgte Carlsberg i forskellige anledninger. Alligevel er det ud fra feltstudierne umuligt at se problemstillingen fra alle side. Jeg bliver en del af det, trækker de kræfter, der er i felten, også mig i en bestemt retning (Marcus 1995).

Hvis feltstudiet stod alene – som det gør i nogle single-sited etnografier – ville det give et ensidigt billede af problemstillingen, jeg undersøger. Jeg ser derimod den retning, jeg var blevet skubbet i som en styrke, et udgangspunkt, da jeg senere interviewede andre aktører. Et eksempel er, hvordan diskussionen om parkeringsnormen blev opfattet. Hos Carlsberg fik jeg den opfattelse, at Københavns Kommunes krav om en bestemt parkeringsnorm ikke var til at rokke ved, men da jeg konfronterede aktører hos kommunen med dén opfattelse, udtrykte de, at de netop i høj grad havde givet sig på den front. Det var også de mere generelle aspekter fra feltstudierne, som jeg tog med i interviewene, som fx forholdet mellem ingeniører og arkitekter, der har vist sig at spille langt større rolle end først antaget. Det er denne krydsperspektivering af feltet, der giver en forståelse af det som helhed (Hastrup 2010).

Interview

Interviewet er en metode til at opnå viden om menneskers livsverden, deres meninger, holdninger og oplevelser typisk i forhold til et bestemt eller forskellige fænomener, men er også en måde, hvorpå interviewpersonen konstruerer sin livsverden på (Brinkmann & Tanggaard 2010). Et interview er ikke neutralt. Det leder derimod til socialt forhandlende, kontekstuelte baserede svar (Holstein & Gubrium 1997 i Brinkmann & Tanggaard 2010).

Et interview kan altså aldrig give det præcise billede af en persons livsverden – det vi taler om, er konstrueret i samtaleinteraktionen. Det er målet med interviewet at forsøge at komme så tæt på en forståelse af interviewpersonens oplevelser og forståelse (af fx fænomenet, begivenheder og situationer). Gennem mine spørgsmål har jeg fået interviewpersonerne til at forholde sig til begivenheder og situationer, for selv at kunne sammensætte en fortælling om det, problemstillingen undersøger.

Valg af interviewpersoner

Valget af interviewpersoner har jeg baseret på, hvad der har været relevant for at opnå en grundig og nuanceret forståelse indenfor rammen af det, der er muligt rent praktisk. Ifølge Brinkmann & Tanggaard vælger man ideelt set antallet af personer og interviews ud fra 'mætningspunktet' – altså når man ikke kan tilvejebringe ny viden gennem interviewene (2010). Det er dog et noget abstrakt niveau, og har i min afhandling været udfordrende at fastsætte, bl.a. fordi at Carlsbergprojektet har været i gang, før jeg startede og fortsætter efter mit forskningsprojekt. Dog kan det give en nogenlunde idé om mætningspunktet, når interviewpersonerne begynder at gengive de samme pointer, selvom spørgsmålene varieres (ibid.).

Interviewperson	Organisation	Dato	
Direktør	Carlsberg Byen P/S (tidligere Carlsberg Ejendomme)	18.12.2012	
Udviklingschef	Carlsberg Byen P/S (tidligere Carlsberg Ejendomme)	11.12.2012	04.02.2014
Projektleder	Carlsberg Byen P/S (tidligere Carlsberg Ejendomme)	17.01.2013	12.12.2013
Direktør	Danish Green Building Council	06.03.2013	
Embedsmand (arkitekt)	Center for bydesign (Teknik- og miljøforvaltningen)	29.11.2012	
Embedsmand (ingeniør)	Center for trafik (Teknik- og miljøforvaltningen)	29.03.2013	
Embedsmand (ingeniør)	Center for trafik (Teknik- og miljøforvaltningen)	29.03.2013	
Embedsmand (geograf)	Center for trafik (Teknik- og miljøforvaltningen)	11.09.2012	
Embedsmand	Center for byudvikling (Økonomiforvaltningen)	04.12.2012	
Politiker (A)	Socialdemokraterne (Teknik- og miljøudvalget)	08.02.2013	
Politiker (C)	De Konservative (Teknik- og miljøudvalget)	10.12.2013	
Politiker (Ø)	Enhedslisten (Teknik- og miljøudvalget)	11.12.2013	
Politiker (B)	De Radikale (Teknik- og miljøudvalget)	10.04.2014	(pr. e-mail)
Projektleder (arkitekt)	Entasis	10.01.2013	11.02.2013
Projektleder	Realdania	14.02.2013	
Projektleder	Naturstyrelsen	10.10.2013	
Direktør (fagdommer, rådgiver)	Gehl Architects	10.12.2013	

Frengangsmåde i interviewet

Interviewene har ikke været ens, selvom udgangspunktet for dem har været overvejende det samme. Jeg ønskede at få interviewpersonernes beskrivelser og forståelse af oplevelser og situationer – med andre ord forstå deres praksis. Nogle gange har jeg været meget passiv og lyttende, men for det meste aktiv for at få personen til at uddybe og forklare sin fortælling. Jeg har til hvert interview udviklet en specifik interviewguide, som jeg har haft til rådighed under interviewet. Men i langt de fleste situationer har de fungeret mere som en tjekliste, end en egentlig struktur for interviewet. Det har været effektivt i forhold til at starte interviewet åbent og langsomt bevæge sig mod det mere nære og konkrete.

Jeg startede de fleste interviews med at spørge, hvordan interviewpersonen opfattede begrebet bæredygtighed og bæredygtig byudvikling, og herefter om vedkommende kunne fortælle, om en situation, hvor begrebet har spillet en rolle i praksis. På den måde kunne jeg, uden at have påvirket dem (synderligt), få en idé om deres forståelse af bæredygtighed. Det gav samtidig interviewet karakter af, at det er var deres egen fortælling, som var det styrende element.

Interviewformen er altså primært ustruktureret, men dog ikke mere, end at tid og interview ikke løber af sporet. Min interviewguide var her en hjælp til at holde fast i det tema, jeg arbejder med. Formålet med at gøre det semistruktureret er at give frirum til interviewpersonen. Mange af de spørgsmål jeg stiller undervejs er opfølgende, sonderende eller specificerende i forhold til den fortælling, interviewpersonen er i gang med, snarere end direkte spørgsmål fra interviewguiden (Brinkmann & Tanggaard 2010). Ofte har jeg også gjort brug af de mere projektive spørgsmål, fx ”hvad tror du bygherren tænker, når I sidder til et møde og er uenige internt i kommunen?” – det får igen interviewpersonen til at reflektere over sin fortælling og sin forståelse af den pågældende situation.

Dokumenter

Dokumenter spiller i min undersøgelse en meget central rolle som supplement til deltagende observationer og interviews. Jeg forstår her dokumenter primært som forskellige typer af tekst. Der hvor brugen af dokumenter særligt adskiller sig fra interviewet, er i det henseende, at det er blevet produceret uden involvering af forskeren selv. Udfordringen ved disse dokumenter er at de ofte er konsensusprægede og ikke nødvendigvis afslører de konflikter, som ligger bag (Flyvbjerg 1991:25). Men de kan bruges til at skabe udgangspunkt for interviews og en kronologi og rygrad i fortællingen, som afhandlingen er bygget op omkring.

Valg og fravalg af dokumenter

Ligesom for valget af interviewpersoner og antallet af dem, har jeg udvalgt (og dermed også fravalgt) forskellige dokumenter, der indgår i empirien, men uden at have en opskrift på sådan en udvælgelse. Nogle var indlysende – fx rammelokalplanen for Carlsberg Byen – andre mindre indlysende – fx VVM-undersøgelser eller fravalgte idéforslag for Carlsberg Byen. Dertil kommer, at nogle dokumenter enten er fortrolige og dermed ikke mulige at citere direkte fra, eller måske er direkte utilgængelige. De formelle dokumenter, særligt planer (idéforslag, lokalplaner, trafikplaner osv.) er alle at finde online og altså nemt tilgængelige. Det samme gælder mange officielle dokumenter fra Københavns Kommune (kommuneplaner og klimastrategier m.v.). Derudover har jeg inddraget referater fra forskellige møder, som ikke er offentligt tilgængeligt materiale. Det har ikke været muligt at have en konkret systematik i indsamlingen, så jeg har holdt mig til 'sneboldmetoden', hvor dette ene dokument (eller interview) har ledt til at andet.

Jeg opdeler her i hhv. primære, sekundære og tertiære dokumenter (Lynggaard 2010):

1. De **primære dokumenter** er de typisk interne eller fortrolige (fx referater fra ikke-offentlige møder, redegørelser, økonomi)
2. De **sekundære dokumenter** er de, der ikke nødvendigvis har offentligheden som målgruppe, men er tilgængelige i et eller andet omfang (referater fra borgermøder, høringssvar, interne kort, oversigtstegninger, og illustrationer osv.)
3. De **tertiære dokumenter** er dem, der henvender sig målrettet ud af til offentligheden (fx avisartikler, pressemeddelelser, visioner, konkurrenceprogram, idéforslag (både vinderen og de 220 andre forslag), lokalplansforslag, lokalplan, konkurrenceforslag, udstillinger, hjemmesider osv.)

Denne opdeling siger dog ikke nødvendigvis noget om dokumentets relevans. Det har derfor været nødvendigt at skelne mellem de, der har mere eller mindre betydning for mit projekt (Lynggaard 2010). De centrale dokumenter er de dokumenter, som alle aktørerne i undersøgelsen referer til (idéforslag, rammelokalplan, trafikredegørelser osv.) – nogle har gennem projektet fået mere eller mindre betydning. Men især planerne har spillet en central rolle, der knytter sig til alle aktører (men uden nødvendigvis at blive tillagt samme værdi eller betydning).

En oversigt over dokumenter findes i bilag 1, men vil også blive præsenteret løbende gennem analysen efterhånden som de kommer i spil.

Dokumenternes indhold

Efter at have udvalgt en række relevante dokumenter var udfordringen, at få noget brugbart ud af dem. Igen hjalp opdelingen i primære, sekundære og tertiære til at forstå, hvilke forudsætninger, der ligger til grund for dokumentet, såsom den tidsmæssige kontekst dokumentet er udformet i, den tiltænkte målgruppe osv. Det kan fx være de første idéforslag, der er formuleret til én bestemt målgruppe (dommerkomitéen) og på et tidspunkt, hvor nogle bestemte interesser var mere i spil end andre.

De primære dokumenter kan fx hjælpe til at forstå de forhandlinger (og løbende oversættelser), som foregår mellem eksempelvis planerne (som hovedsageligt er tertiære dokumenter). Det kan fx være referater fra møder omkring de trafikale aspekter i lokalplanen. Disse dokumenter kan på den måde være med til at åbne op for nogle af de forhandlinger og oversættelser, der ligger forud i tiden, eller som jeg ikke har haft adgang til selv (dog med en anderkendelse af, at ikke alt bliver nedfældet i fx et mødereferat). I denne sammenhæng udgør de primære (og dels også de sekundære) dokumenter dermed et særligt supplement til interviewene, hvor de tertiære dokumenter, altså planerne, udgør grundstenene i udviklingen fra vision til realitet.

De ikke-skrevne materialer

Foruden de skrevne dokumenter findes der forskellige ikke-skrevne materialer, der også vil indgå i min dokumentanalyse. Det gælder eksempelvis film, fotos, renderinger og modeller.

I forbindelse med kåringen af vinderne i idékonkurrencen for Carlsberg Byen, blev der produceret en film om det vindende forslag. Derudover er der produceret renderinger og postere af det vindende forslag, som viser fremtidige scenarier i Carlsberg Byen samt for delbyggerier. Derudover findes modeller af masterplansidéen og af de allerede foreslåede byggerier.

Disse materialer indgår på lige fod med de skrevne dokumenter og kategoriseres og analyseres dermed ud fra de samme forudsætninger.

Fokusgruppe / workshop

Som et supplement til de deltagende observationer, dokumentanalyse og de individuelle interviews har jeg afholdt en fokusgruppe / workshop med privatpersoner. Disse havde ikke anden tilknytning til Carlsberg Byen, end en personlig interesse. Det var naboer, modstandere eller potentielle fremtidige brugere af området (der eksempelvis har tilkendegivet deres interesse på en liste på Carlsberg Byens hjemmeside). Fokusgruppen var dermed ikke et

forsøg på at undersøge afhandlingens konkrete problemstilling omkring planlægning og situerede handlinger, men snarere for at få indsigt i den egentlige målgruppe for selve byudviklingsprojektet. Der har været afholdt borgermøder for interesserede i forbindelse med udviklingen af planerne for Carlsberg Byen (det vil jeg vende tilbage til), men en fokusgruppe var en mulighed for at belyse emner, der ikke nødvendigvis har været eksplicitte under disse borgermøder (Halkier 2003).

Formålet var at få indsigt i deltagernes tanker om mobilitet og bæredygtighed – både hvad der er vigtigt for dem i deres hverdag nu, men også deres tanker om, hvad der er vigtigt i fremtiden. Jeg gjorde brug af at skabe konkrete billeder på situationer, hvor de kunne foretage valg. Det kunne være om de nære ting ('hvorfor foretrækker du bilen frem for cykel til supermarkedet?') og de mere abstrakte valg ('hvis du skulle vælge mellem bilparkering eller friarealer i nærheden af din bolig, hvad ville du så foretrække?'). Jeg har stor indsigt i emnet, både fordi det relaterer sig til min private hverdagspraksis (og jeg bor i området) og naturligvis igennem min forskning. Derfor handlede fokusgruppen mere om deltagernes synspunkter, tanker og forestillinger om mobilitetspraksisser og altså at forstå, *hvorfor* de tager bilen til supermarkedet i højere grad, end *at* de tager bilen.

Det var en udfordring at samle en gruppe både af faglige og praktiske årsager. Min screening i forhold til udvælgelsen af deltagere blev derfor forholdsvis åben, men med ønsket om at få deltagere i forskellige aldersgrupper og af forskelligt køn. Selve annonceringen foregik via Carlsberg Byens facebook-side, hvor interesserede deltagere kunne henvende sig, så jeg kunne sammensætte en passende gruppe. Det blev en mellemstor gruppe på otte deltagere. Eftersom emnet ikke er ømtåleligt, og det ikke var hensigten at forstå gruppens sociale interaktioner, var det ikke nødvendigt at samle en mindre gruppe og samtidig var den stadig så forholdsvis lille, at der var rum til, at alle kom til orde (Halkier 2003). Selve fokusgruppen/workshoppen blev afholdt i Carlsberg Byens showroom, hvor der udover de nødvendige faciliteter også var modeller og illustrationer af det fremtidige Carlsberg Byen.

AFSLUTNING

Uden håndfaste og konkrete metode- og teoriløsninger, og uden velkendte fænomener og afgrænsede empiriske felter, er det op til forskeren i hver beslutning og led i forskningsprocessen at forholde sig til sin fremgangsmåde. Som det også fremgår i afsnittet om min metodiske tilgang, er det hverken en nem eller lineær proces. I mit første møde med situationen, som forskningsgenstand, måtte jeg erkende, at jeg ikke kunne finde tilfredsstillende svar på min problemformulering med det udgangspunkt, jeg havde. Det ledte til et brud med min egen forestilling og rationaler og til en ny måde at forstå sammenhæng mellem planer og handling, som er blevet grundlaget for afhandlingens analyse.

4

... Vi stiller fluffy
mål, for så kan vi nå
dem og fejre dem

“

(embedsmand, Københavns Kommune)

ANALYSE

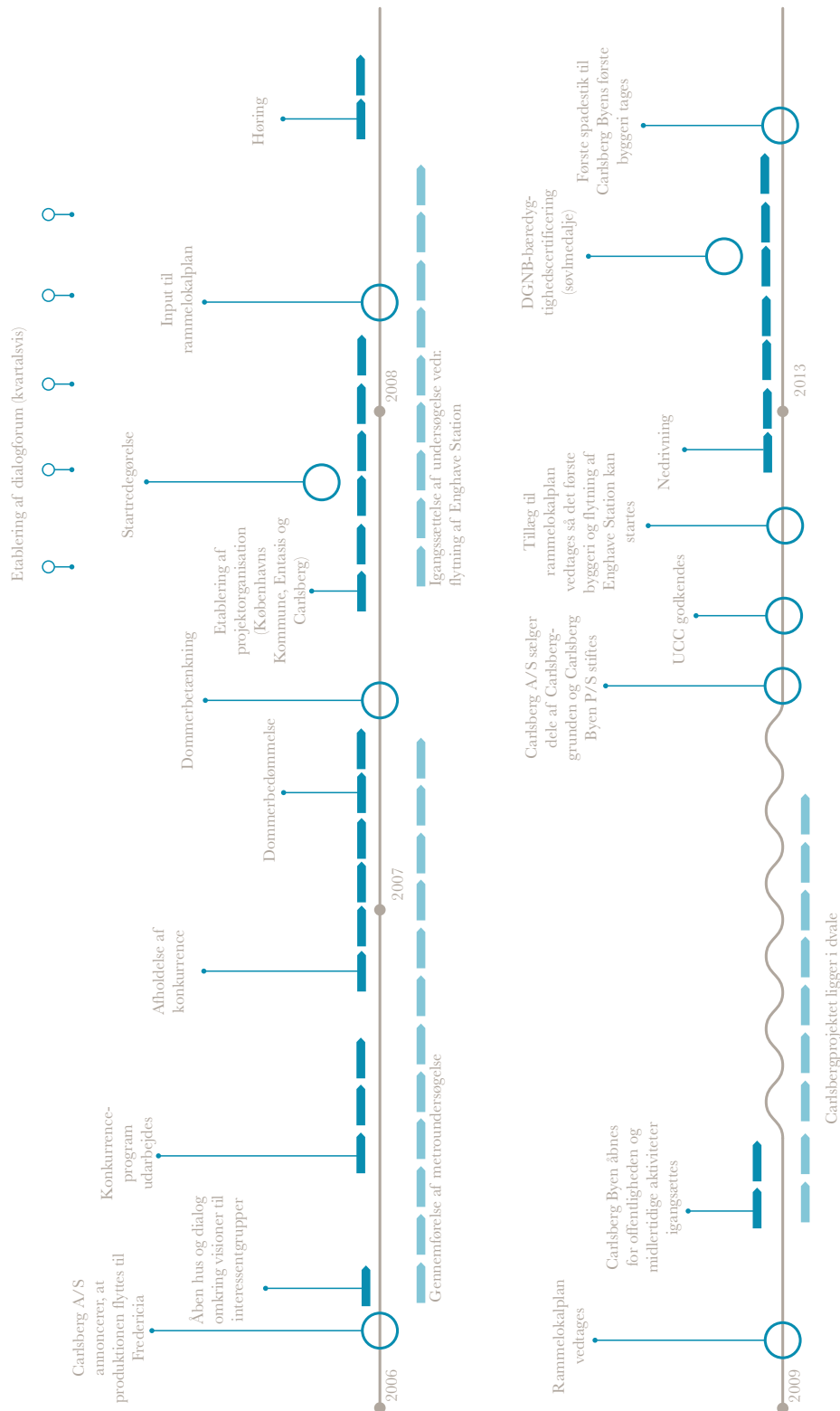
INTRODUKTION

I sidste kapitel introducerede jeg baggrunden for afhandlingens teoretiske og metodiske ramme. I dette kapitel vil jeg sideløbende med analysen introducere de konkrete teoretiske og metodiske perspektiver, nemlig situationsanalysen og praksisteori. De teoretiske afsnit er markeret med grå farve med det formål, at det også kan læses samlet inden den empiriske analyse eller det kan hoppes helt over.

Situationsanalyse er en tilgang, der er udviklet af Adele Clarke. Hun har baseret tilgangen på grounded theory, men i en version som har gennemgået det postmodernistiske 'skifte' (Clarke 2005). Jeg anvender situationsanalysen både i helt konkret forstand som værktøj til først og fremmest at strukturere min empiriproduktion gennem forskellige kortlægninger af situationen som analyseenhed, men uden at gå på kompromis med situationens rod og kaos, modsætninger og heterogenitet. Det er en metode, der provokerer forskeren til at opnå en større refleksivitet (Clarke 2005). I situationsanalysen skelnes ikke som sådan mellem indsamling af empiri, beskrivelse og analyse, men der er vægt på det iterative, og at beskrivelse og analyse er noget som sker sideløbende og hele tiden. Det er empirien der taler, men i gentagende teoretiske refleksioner, og det er beskrivelserne af situationen, der reelt udgør analysen. Det som situationsanalysen giver, er et synkront overblik og refleksion over situationen – det vil sige en bedre forståelse af, hvordan situationen er.

Her afløser så det praksisteoretiske perspektiv, der skal forstås diakront i den forstand, at jeg bruger det til at se på konkrete hændelser og giver et billede af, hvordan praksisser opføres og reproduceres, deres dynamikker og processuelle og relationelle karakter. Praksisteorien er en særlig analytisk optik. Et perspektiv, der kan tilpasses analytisk til forskellige forskningsfelter med hver deres viden, begreber og diskussioner (Halkier & Jensen 2008:49). Jeg bruger den praksisteoretiske tilgang til at analysere og forsøge at forklare sociale fænomener på en processuel måde og samtidig tage hensyn til praksisernes materielle og konkrete natur (Nicolini 2013:9). Det giver en forståelse af, hvordan sociale praksisser vedligeholdes gennem reproduktion, og hvordan sociale praksisser giver rum til forandring. Jeg baserer min praksisteoretiske tilgang på Shove et al.'s tilgang, som den er præsenteret i "Dynamics of social practice" (2012). Denne tilgang sætter fokus på konfigurationen af praksisserne, gennem et vokabular, der kan beskrive praksissen som sammensat af elementer, og hvordan man ud fra denne forståelse kan forstå praksisernes dynamikker og relationerne til hinanden (ibid.).

På næste side er en tidslinje for Carlsbergprojektet præsenteret. De forskellige hændelser, som ses på tidslinjen, vil blive uddybet undervejs i analysen.



SITUATIONSANALYSE

Situationsanalyse (situational analysis) er en tilgang til kvalitativ analyse, hvor det er 'situationen', som er omdrejningspunktet i analysen (Clarke 2005). Ud fra interviews, etnografier, historiske og visuelle materialer osv. er det situationsanalysens primære fokus (og det jeg lægger særligt vægt på) at lave forskellige typer kortlægning. Kortlægningerne går ud på at identificere og analysere de elementer (humane som non-humane), der indgår i det Clarke betegner som situationen og videre at kortlægge relationerne mellem disse elementer (2005:xxii). 'Situationen' som begreb introducerede jeg i tredje kapitel. Her kritiserer jeg Clarke for faktisk ikke at være særlig konkret omkring, hvordan vi skal forstå situationen. I stedet tænker jeg på Dewey, som er mere præcis omkring det – indrømmet – noget brede begreb. Dewey forklarer som sagt situationen som en kontekstuel helhed (1938:66), hvor det er mit projekt, denne kontekstuelle helhed, for hvordan visionen om bæredygtighed bliver forsøgt realiseret, det drejer sig om. Der er altså ikke tale om et enkeltstående objekt eller en enkeltstående hændelse eller en samling objekter eller hændelser for den sags skyld (Dewey 1938:66). Selvom et enkelt objekt eller hændelse kan have betydning for, hvordan vi agerer, så lever og handler vi i relation til det omgivende og erfarede miljø og ikke i relation til isolerede objekter eller hændelser alene (Dewey 1938:67). Situationsanalysen er en måde gennem kortlægningsprocesser at skabe et billede på situationen som analyseenhed. Det vil med andre ord sige, at man som forsker selv skaber situationen. Det er i den forstand abstrakt analytisk, men alligevel baseret på noget reelt. Situationen ser en abstraktion, der tidligt og indholdsmæssigt afgrænset af forskeren selv.

I denne afhandling lægger jeg vægt på, at min analysemetode skal være et værktøj til at identificere og strukturere empirien, også selvom det må betyde, at 'situationen' i et tidligt perspektiv ikke er konkret afgrænset, men snarere defineret omkring hvem og hvad, der indgår i min empiri inden for den afgrænsning, jeg har lavet her. De forskellige typer kortlægning bliver ikke mindre relevante af den grund – tværtimod – det er netop i de komplekse flerdimensionelle kruspring, at tilgangen er brugbar. Den skaber overblik og giver konkrete værktøjer til brug i empiriproduktionen. Det viste sig for mig at være en tilgang, der på mange måder er velegnet til projekter, som dette, hvor mange aktører (humane som non-humane) er involveret, og skaber muligheder og begrænsninger, hvor der er et hav af overlappende såvel som modsatrettede interesser og forestillinger, der legitimerer nogle handlinger og sætter bindinger på andre.

Situationsanalyse udspringer af grounded theory. Det vil sige, at nogle af de grundlæggende idéer stammer her fra, men i en 'regenereret' version, der styrker tilgangens (postmodernistiske) skift. Med situationsanalyse har Clarke forsøg at skubbe "... grounded theory more fully around the postmodern turn through a new approach to analysis within

the grounded theory framework.” (Clarke 2005:xxi). Det gør situationsanalyse til en analysemetode, der lægger afstand til de positivistiske strømninger (som også har eksisteret i grounded theory) og peger mod en mere ”open-ended practice of grounded theory that stresses its emergent, constructivist elements (Charmaz i Clarke 2005:xxxiii). Jeg vil i de følgende afsnit kort introducere baggrunden for situationsanalyse – først ud fra grounded theory – og redegøre for tilgangens sammenhæng og overensstemmelse med afhandlingens øvrige (teori- og metode-) perspektiver.

Fra grounded theory til situational analysis

Strauss og Glaser udviklede i ’60erne grounded theory som en empirisk tilgang til at studere det sociale liv gennem kvalitative undersøgelser og teoriudvikling på baggrund af empirien. Tilgangen er baseret på nogle fleksible analytiske retningslinjer for, hvordan undersøgeren kan fokusere på sin dataproduktion og på baggrund af kvalitative metoder (gennem feltarbejde, fokusgrupper, gruppeinterview, interview, deltagerobservation) udvikle disse teorier og begreber (Clarke 2005). Dataproduktion og -analyse foregår samtidigt, så begge kvalificerer og fokuserer hinanden gensidigt gennem hele undersøgelsesprocessen ved løbende at udvikle koder, som er så lidt fortolkende i forhold til det empiriske materiale som muligt (ibid.). Resultatet er her en kodeliste, som fører til kategorisering af det empiriske materiale og i takt med at indsigten i undersøgelsen øges, foretages løbende kodning og omkodning i arbejdet hen mod en empirisk forankret teori (ibid.).

Ifølge Clarke er en af udfordringerne ved grounded theory, at på trods af tilgangens rødder i pragmatismen, så bibeholder den stadig et modernistisk verdensbillede – især ved at lede efter de ’rene’ og grundlæggende sociale processer (’basic social process’), der bliver præsenteret som objektive og rationelle, og er det man med kodningen arbejder sig frem mod (Clarke 2005:16). På den måde reproduceres nogle af de grundlæggende modernistiske dikotomier, og det er netop en af grundene til, at Clarke vil skubbe grounded theory ’around the postmodern turn’ (ibid.). Clarkes situationsanalyse forsøger altså at undgå de underliggende positivistiske træk ved i højere grad at dyrke de konstruktivistiske elementer (Clarke 2005).

Et andet aspekt af situationsanalysen, som adskiller denne tilgang fra grounded theory er, at det non-humane – det materielle – tillægges en væsentlig større betydning i situationsanalysen. Dette er endnu et postmodernistisk aspekt, som ellers også er at finde i pragmatismen, men som ikke hidtil (ifølge Clarke) har været tilstrækkelig eksplicit (Clarke 2005:61). Clarke trækker her på aktør-netværksteorien og dens grundlæggende antagelse, at semiotik og materialitet skal analyseres symmetrisk, og at både humane og non-humane aktører har agency (ibid.).

Diskursbegrebet

Et centralt element i situationsanalysen er diskurser. Diskursbegrebet bliver ofte brugt i flæng, og forståelsen af begrebet strækker sig fra de helt nære studier af faktiske sprogbrug i social interaktion til det mere abstrakte system for artikulationen af måder at tænke på, at opføre sig på og i sidste ende at være på (Nicolini 2013:190). Ifølge Philips og Jørgensen kan begrebet, til trods for at det er noget mudret, mere eller mindre forstås, som at sproget er struktureret i forskellige mønstre, vores udsagn følger, når vi agerer inden for sociale domæner og de redgør videre ”diskurs er en bestemt måde at tale om og forstå verden (eller et udsnit af verden) på” (1999/2013:9). Så langt, så godt, men det er stadig en uklar definition – og billedet bliver ikke klarere, når jeg siger, at diskurs ikke bliver ophævet og givet en særlig status (for sig selv) i praksisteorien. Tværtimod, i et praksisteoretisk perspektiv er diskurserne snarere noget, som er en del af praksissen på lige fod med den kropslige ’gøren’. De fleste praksisteoretikere vil ikke skelne mellem diskurs og praksis. Schatzki forklarer det sådan, at når der er ’gøren og sigen’ er der handling (det er altså to sider af samme sag, hvor man ikke kan forstå det ene uden det andet) (2001:53). Denne forståelse er også central i etnometodologien, der som tilgang viser, at tale og praksis er to forskellige aspekter af det samme fænomen og ikke kan skilles ad, ikke engang til analytiske formål (Nicolini 2013:149).

Med andre ord kan man ikke kun se på, hvordan fænomener italesættes for at forstå dem (ibid.). Derfor tager jeg også afstand fra tolkningen af diskursbegrebet, hvor det er ’samfundet’ eller ’staten’, der er ’taler’ diskursen. Det ville i så fald forudsætte en anerkendelse af, at begreber som ”samfund” og ”stat” forstås som enheder, men det ville sløre kompleksiteten, tvetydigheden og ufuldstændighederne og ikke anerkende, at verden er en mosaik – hvor ”... even the largest arenas do not extend everywhere. One important task of analyzing discourses is noting their limits” (Clarke 2005:154).

Men diskurs er vigtigt, siger Clarke, ”because we and the people and things we choose to study are all routinely both producins and awash in seas of discourses” (2005:145). For at udføre kvalitativ forskning er forståelse af aktører og aktørgrupper alene altså ikke tilstrækkelig (ibid.). Clarke trækker også på Foucault, som understreger, hvordan diskurser er produceret, og hvordan vi er konstitueret gennem dem (2005:147). Foucault argumenterer for, at hans analyse baseres, ikke på en teori omkring det ’vidende subjekt’, men snarere på en teori omkring den diskursive praksis. På den måde kan diskursanalytisk tilgang også forbinde ”social struktur” og individets agency (Farnell og Graham 1998, i Clarke 2005:152) og dermed ikke alene forstås som noget samfundet som en altomfavnende enhed ’siger’.

Diskurs skal ikke ses statisk, men som en levende og konstant skiftende proces. Når jeg har identificeret en diskurs i mit messy map, så er det som den optræder i situationen, altså min analyseenhed. Det er også en af grundene til, at diskurser kan være svære at analysere. Helt

konkret har jeg gennem min empiriindsamling forsøgt at indfange, hvad det er for nogle generelle forståelser, som er i situationen, hvad der bliver taget for givet, hvad der legitimerer forskellige handlinger og synspunkter. I situationen (analyseenhed) stødte jeg gentagne gange på udtrykket ”Ingen by uden biler”, der ikke bare legitimerer planlægning for biltrafikken (som et nødvendigt onde, vi ikke kan slippe uden om), men som viste sig også at kunne skabe positive associationer til biltrafikken (fordi det antyder, at biltrafikken er med til at skabe byen). Det var ikke bare en diskurs, jeg mødte hos aktører eller aktørgrupper, som jeg på forhånd forestillede mig havde interesse i biltrafik, men noget jeg erfarede også hos andre aktører og aktørgrupper, som nogle af centrene i Københavns Kommune, der også samtidig arbejder efter retningslinjer om at sænke biltrafikken. ”Ingen by uden biler” er altså ikke kun et spørgsmål om holdning, men bliver en almen fortælling, en generel forståelse, commonsense. Diskurs bliver på den måde knyttet til magt – hvordan kan bestemte forestillinger og interesser gøres legitime og almene ud fra en accepteret generel forståelse? Det vi leder efter er ”...the power to establish common sense” (Fraser 1997, i Clarke 2005:154).

Kortlægning af situationen – værktøj og analytisk øvelse

Omdrejningspunktet for situationsanalysen er forskellige typer empirisk analytisk kortlægning. Pointen med kortene er at skabe et visuelt redskab, der kan provokere os til at se situationer anderledes, end vi ellers ville gøre det (Clarke 2005: 30). Situationsanalyse handler derfor ikke kun om at opnå en række resulterende kort som konklusioner på analyser, men handler også (hvis ikke mere) om processen med at foretage kortlægningen (ibid.). Clarke argumenterer for, at kortene gør det nemmere at arbejde med end et skrevet narrativ, men uden at hun påstår, at metoden (eller nogen anden metode) fuldkomment kan komme uden om, at situationen altid er påvirket af forskeren selv (ibid.). En af idéerne ved situationsanalyse er at det er en meget håndgribelig pragmatisk tilgang, som formes mens den udspilles, og ikke som et fastlåsende framework: ”... what appears in *your* situational map is based on *your* situation of inquiry – your project. The goal is *not* to fill in the blanks but really examine *your* situations of inquiry” (Clarke 2005:89).

Clarke bruger tre typer kortlægning: situational maps (situationskortlægning), social worlds/arena maps og positional maps. Det er den første type som jeg bruger i analysen⁶.

⁶ Det er helt fint, ifølge Clarke, ikke at bruge alle typer kortlægning, men i stedet tilpasse tilgangen til det konkrete projekt. Jeg arbejdede i gennem processen også med de øvrige kortlægningstyper, men måtte konstatere, at det gav bedst mening at bruge den første type kortlægning, som altså er situationskortlægningen, til netop at give det synkrone billede på situationen. Derfor vil jeg ikke uddybe de andre kortlægningstyper, men vil i stedet henvise til Clarkes bog ”Situational Analysis” fra 2005.

Situationskortlægningen tilbyder forskellige strategier for at artikulere elementer i situationen og undersøge relationerne mellem elementerne (Clarke 2005:86). Det går altså ud på at identificere, hvem (humane elementer som individer, grupper, organisationer, subkulturer osv.) og hvad (materielle elementer, infrastrukturer osv.), der er en del af situationen, samt hvem og hvad og hvilke relationer, der har betydning og gør en forskel for situationen (Clarke 2005:87). Det er op til forskeren selv at lave vurderingen af hvem og hvad der er relevant, ligesom at Clarke understreger, at det ikke er alt, der bevarer samme interesse og status over tid (2005:87). Situationskortlægningen består af tre typer kort: messykort (messy maps), ordnede kort (ordered maps) og relationskort (relation maps). Jeg vil introducere til forskellige typer kortlægning efterhånden som analysen skrider frem.

KORTLÆGNING DEL I: MESSYKORT

Princippet i messykortlægning er at kunne identificere og definere (ontologisk forskellige) typer af elementer – både humane (individer og grupper) og non-humane (objekter, diskurser osv.) som de optræder i situationen, og nedfælde dem på papir, så snart de optræder (Clarke 2005). Det er en til tider lidt 'quick and dirty' og brainstormagtig øvelse, men det er helt okay. Det er som sagt ikke de færdige kort alene, som udgør analysens egentlige resultater, men snarere selve kortlægningsprocessen, der skal ses og bruges som analytiske øvelser.

Det giver ifølge Clarke "fresh ways into social science data" (2005:xxii).

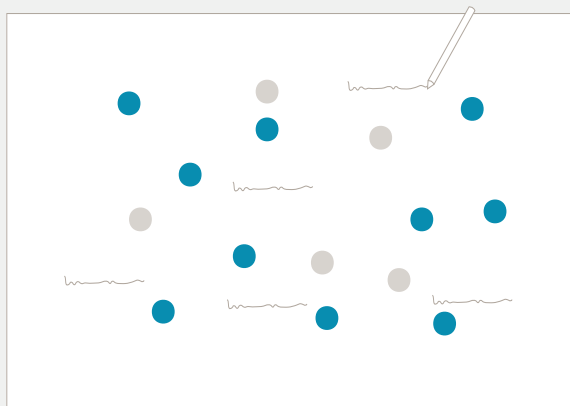
Jeg anser og bruger altså tilgangen som et konkret værktøj, der på den ene side kan hjælpe til at strukturere analysen af min empiri, men som på den anden side også løbende har bidraget til nye perspektiver under selve indsamlingen af empirien (Clarke 2005:104).

Der er noget angstprovokerende i at skulle nedfælde sit projekt på et blankt A3-ark. Så snart du gør det, er det ikke længere muligt at skjule usikkerheder, manglende viden og begrænset indsigt i empirien og lade det være op til læseren selv at danne billederne gennem rækker af ord. Ikke desto mindre er det udgangspunktet for situationskortlægningen. Angsten bunder samtidig i en konstant vurdering af, hvad der skal med og hvad der ikke skal – velvidende at alle andre mennesker måske ville se noget andet ud fra deres situation og med deres øjne. Når du laver en situationskortlægning, er det først og fremmest et spørgsmål om at overkomme den angst.

Det gør det nemmere, at titlen på de første kort er 'messy map', og at rod og kaos altså er at foretrække over orden ligesom det er en præmis at abstraktionsniveauet varierer for hvert

element, der nedfældes på A3-arket. Det umiddelbare – the usual suspects – kan nogle gange hæmme udsynet for andre elementer eller for hvordan elementerne optræder. Den ligefremme og nærmest flyvske tilgang strider i høj grad mod den ingeniørverden, jeg selv har befundet mig i i mange år, strider mod trangen til at sætte ting i kasser fra start, og lave systemer og små stativer til at ophænge min empiri på.

Men netop det konfronterende i tilgangen sætter ens egen erfaring og den erfarede situation i et reflekterende perspektiv. Det er her analysen starter. På den ene side giver det en frihed, der gør metoden ganske anvendelig til mange forskellige typer studier. Samtidig gør metodens friheder analysen mere flydende – for hvornår kommer der ikke længere noget nyt?



Hvornår er kortlægning færdig og god nok? Her argumenterer Clarke for det, hun kalder mætning (*saturation*), som stammer fra grounded theory (2005:108). Denne mætning opstår når forskeren har arbejdet gentagende med sine kort, justeret, tilpasset og når "... it has been quite a while since you felt the need to make any major changes" (ibid.).

Situationsanalysen angiver altså rammerne for analysen, men uden at diktere indholdet. Den skal dermed ikke ses som et konceptuelt framework, der kontrollerer empiriproduktionen i en sådan grad, at det på forhånd fikserer observationerne. Netop dette kan ifølge Dewey betyde, at de ting som oprigtig har afgørende betydning for det pågældende problem, helt bliver overset (Dewey 1938:70). På den anden side kan empiriproduktionen uden en analytisk ramme betyde en indsamling og ophobning af 'fakta', som ikke kan bruges til noget (ibid.).

Med situationsanalysen og kortlægningerne forsøger jeg at lande i midten, så jeg på den ene side ikke indsamler 'fakta' i blinde, men at jeg rent faktisk igangsætter en empiriproduktion, som ganske vist er styret af min erfaring og interesse, men som ikke udgør et fikseret konceptuelt og teoretisk skema/framework. Situationskortlægningerne kan, hvis brugt hensigtsmæssigt, være en måde, at bevare sensitiviteten for situationens kvaliteter, egenskaber og karakter som helhed. Kortlægningen for mig handler derfor om at håndtere og indfange øjeblikke på en måde, der gør dem mulige at analysere og på et tidspunkt, hvor det er relevant at analysere.

Analyse - messykortlægningen i praksis

Byen er en samling af elementer – praksisser, infrastrukturer og så videre – der forandrer sig hele tiden hver især og i forhold til hinanden. Byen og dens praksisser og infrastrukturer reproduceres, udvikles, nedbrydes, stabiliseres og destabiliseres konstant. Situationsanalysen kan blotte øjeblikke, som fortæller og indfanger noget af det, der er på spil i, ja, situationen. Pointen er ikke at tegne det eksakte billede af det, som udspiller sig derude i byen (det ville også være modstridende med den forståelse og tilgang, jeg har til forskningen). Dette flydende og foranderlige kommer til udtryk, når jeg sammenligner mine første kortlægninger med nogle af de senere. De emmer ikke blot af, at situationen ændrer sig, men også af en øget empirisk og teoretisk erkendelse og indsigt. Det ville heller ikke give mening at præsentere et kort, som var det den endelige udgave. Jeg vil i dette afsnit fremhæve dele af messykortlægningen, som har haft betydning for analysen. Det betyder også, at der er nogle elementer, jeg ikke vil gennemgå her i analysen, ganske enkelt fordi det ville være alt for trivielt og kedeligt at læse. I bilag 2 har jeg tilføjet et eksempel på et af mine messykort.

Fra Carlsberg Ejendomme til Carlsberg Byen P/S

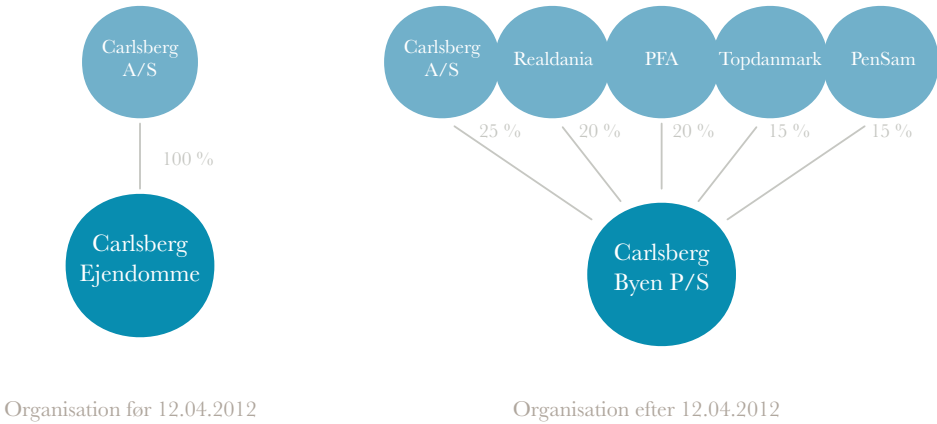
Carlsberg A/S har gennem mange år haft bryggerivirksomhed på Carlsberggrunden i Valby, og det var da også virksomheden, som skulle være bygherre og dermed var afsender på invitationen til konkurrencen (det jeg kalder konkurrenceprogrammet) om Carlsberg Byen. Selve bygherrerollen blev varetaget af Carlsberg Ejendomme, ejet af Carlsberg A/S. For Carlsberg A/S er Carlsberg Byen en forretning, som skal bakke op om deres egentlige forretning: ”Problemet er, at byudvikling ikke er det, vi skal leve af. Det, som vi lever af, har med de valg, I hver især tager, når I står i supermarkeder eller på værtshuset, at gøre. Derfor: Når det hedder Carlsberg, så skal det være i orden. Dette er ikke et hit and run-projekt, hvor vi bygger tvivlsomt byggeri i en fart og så løber med kassen. Vi mener det alvorligt.” (Carlsberg, dialogmøde d. 27. maj 2008). I en artikel i Børsen vurderes udviklingen af Carlsberggrunden at skabe en omsætning på mellem 17 og 24 milliarder kroner, hvor ”.... Carlsberg står til at score mindst 5 mia. kr. og måske helt op mod 7 mia. kroner efter skat” og Carlsberg A/S’s direktør udtaler også at ”.. der er ingen tvivl om, at det er kolossalt interessant økonomisk set” (23.05.2007).

Men sådan kommer det ikke til at gå. Så snart rammelokalplanen vedtages (det sker i efteråret 2008), betyder det at grundejeren har byggeret, og derfor får man som grundejer i princippet en højere grundskyld og ejendomsværdiskat. Og det bliver dyrt for Carlsberg A/S, for i hælene på vedtagelsen af rammelokalplanen kom finanskrisen buldrende og lagde projektet i dvale. Derfor begyndte Carlsberg A/S at se sig om efter investorer, selvom det ikke var hensigten til at starte med, men som af Carlsbergs arkitekturrådgivere fortalte: ”... det presser

jo en virksomhed som Carlsberg, som er en traditionel kommerciel virksomhed. Og derfor har de jo været ude for at finde en masse partnere, der kunne hjælpe dem med at finde nogle mere tålmodige penge. For i princippet har Carlsberg jo ikke tålmodige penge. De vil jo gerne have realiseret deres investeringer” (interview med arkitektrådgiver)

Situationen begynder at presse Carlsberg A/S økonomisk og i foråret 2012 lykkes det at indgå en aftale med forskellige investorer. Carlsberg A/S sælger 75 % af byggegrunden og kan ifølge en artikel i Berlingske ”se frem til en check på 1,7 milliarder kroner” (12. april 2012). I en pressemeddelelse omkring salget skriver Carlsberg A/S selv, at de bruger pengene til at nedbringe gælden i virksomheden.

I dag er Carlsberg Byen P/S det udviklingsselskab/partnerselskab, der står for selve udviklingen af Carlsberg Byen. De er ejet af Carlsberg A/S (25 %), Realdania (20 %), PFA (20 %), Topdanmark (15 %), PenSam (15 %). Investorerne får altså andel i projektet, og ”selskabet Carlsberg Byen ejer i princippet grunden og jorden her og alle de bygninger der er, og den er der en lejeindtægt på” (interview med udviklingschef, Carlsberg). Det betyder, at Carlsberg Byen P/S er et selvstændigt firma med en bestyrelse.



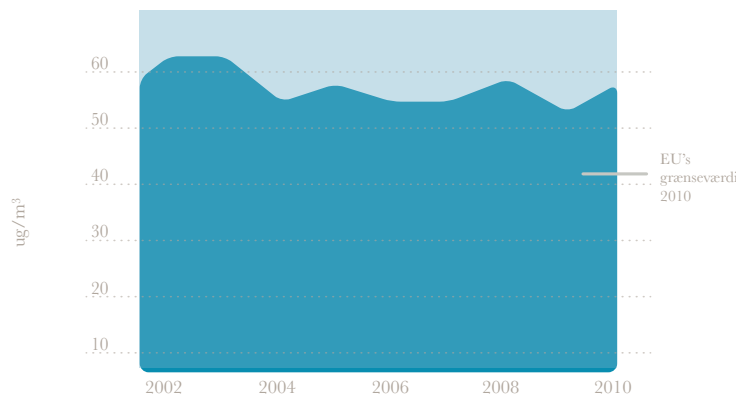
Når jeg i det følgende refererer til Carlsberg mener jeg Carlsberg Ejendomme / Carlsberg Byen P/S som bygherre – jeg refererer altså kun specifikt til enten Carlsberg Ejendomme eller Carlsberg Byen P/S, hvis det har konkret betydning. Når jeg refererer til Carlsberg Byen, så er det området, jeg henviser til og ikke til partnerselskabet. Jeg skriver Carlsberg A/S, når der er tale om bryggerivirksomheden.

Trængsel og forurening

”Københavns trafiksystem er under pres trods markante forbedringer af den kollektive trafik og flere cyklister på cykelstien [...] Den forventede stigning i biltrafikken vil medføre mere trængsel og et øget CO₂-udslip” (Kommuneplan 2009:118)

Trængsel og forurening er eksempler på det jeg på messykortet identificerer som ’hot issues’. Udfordringerne på mobilitetsområdet i København vokser, og de knytter sig til Carlsberg Byen. For det første som en bydel i København der forventes at generere mere trafik (særligt personbiltrafik), som altså bidrager til Københavns nuværende problematikker. For det andet, fordi Carlsberg Byen forventes at være en løftestang for bæredygtigheden, også når det kommer til mobilitet. Men hvordan hænger de to ting sammen? Lad os først se på de konkrete udfordringer i København.

Forureningen fra trafikken har konsekvenser for luften og dermed borgernes sundhed – flere steder i København ligger over EU’s grænseværdier for partikelforurening. Illustrationen viser niveauet for kvælstofdioxid over den seneste årrække i København.



Luftens indhold af kvælstofdioxid (NO₂) årsmiddelværdi H. C. Andersens Boulevard

Kilde: Københavns Kommune (Kortlægning Grøn mobilitet)

Trafikken har, som vi efterhånden er bekendt med, også den konsekvens, at der udledes CO₂ med betydning for klimaet. Transporten udgør i 2009 19 % af byens CO₂-udslip (boligmassen står for 32 % i 2009), og er den sektor, der vokser hurtigst (Kommuneplan 2009:118). Forureningen er ikke bare et problem med lokale eller globale konsekvenser for sundhed, miljø og klima, det er også en tendens, der skal vendes for at Københavns Kommune kan

imødekomme sine egne visioner om at være miljømetropol og i 2025 blive verdens første CO₂-neutrale hovedstad: ”En indsats er nødvendig for at gøre København til verdens miljømetropol” (Kommuneplan 2009:118).

”Udviklingen har en række uheldige effekter. Gadeparkeringen og fremkommeligheden i gaderne er under pres, hvilket bl.a. betyder, at biltrafikken i København afvikles langsommere, ligesom fremkommeligheden for busserne har vanskeligere vilkår” (Kommuneplan 2009:118)

Ifølge den seneste kommuneplan spilder borgere og erhvervsdrivende i København 160.000 timer på at holde i kø (Kommuneplan 2011:27). Københavns Kommune har en stor interesse i at udbedre trængslen og ifølge deres egne beregninger koster den manglende fremkommelighed på vejene op i mod 10 mia. kr. om året for erhvervslivet i København (Kommuneplan 2011:27). Samtidig er bilejerskabet stigende og biltrafikken i byens gader er i løbet af 10 år steget med 5 % (kommuneplan 2011:35). Det gør udviklingen i trafikken til den helt store udfordring: ”I 2025 vil der være 30-40 % mere biltrafik på Københavns veje, som maksimalt kan rumme en stigning på 20 %, hvis der ikke gøres noget” (Kommuneplan 2009:11).

Trængslen har altså både konsekvenser i forhold til materielle betingelser i København – infrastrukturen kan ikke matche det pres, der er allerede nu. Det kompromitterer Københavns kommunes visioner om vækst: ”... trængsel på vejene forringer vilkårene for virksomheder i København og dermed muligheder for at skabe øget vækst og beskæftigelse” (Kommuneplan 2011:27).

Københavns udfordringer i forhold til trængsel og forurening betyder altså på den ene side, at Carlsberg Byen som en del af København bliver påvirket af problemerne og på den anden skal være med til at adressere dem. I Kommuneplanen 2009 står det at:

”København vil gøre byudviklingen til en del af løsningen. Der er stort potentiale for at mindske byens CO₂-udslip, hvis trafik-, miljø- og energikrav tænkes med fra start i byudviklingsområder” (2009:118)

Spørgsmålet er hvordan det hænger det sammen med, at Carlsberg Byen samtidig forventes at generere mere trafik? Hvad betyder det for visionen omkring bæredygtighed og hvis ansvar er det at mindske problemerne, hvis Carlsberg Byen ikke skal bidrage negativt til denne tendens?

Københavns Kommune er ikke en enhed

Noget jeg har mødt gennem, ikke bare dette projekt, men også tidligere studier og arbejde, er, at Københavns Kommune ofte bliver opfattet som en enhed – en enhed med samme mål

og måder at gøre tingene på (ja, nærmest som én praksis, men det skal jeg gemme til senere). Jeg skal heller ikke se mig selv helt uskyldig i den sammenhæng. Ofte er det bare nemmere at sige "kommunens" mål, ønsker, handling. Men gennem min empiriindsamling blev det klart, at de forskellige afdelinger (centre) i kommunen, både havde forskellige opgaver, men også forskellige mål, tilgange, interesser og forestillinger. Det slog mig særligt i nogle af de diskussioner, der var omkring eksempelvis parkering, hvor Center for bydesign fx kæmpede for flere træer i byrummet (hvilket begrænses af asfalt og parkeringskældre, da træerne ikke kan slå rødder), mens Center for trafik i højere grad så på, hvordan den trafikale udfordring kunne løses (altså løsninger med bedst mulige trafikale konsekvenser). Det giver selvsagt mening og er ikke ensbetydende med, at Center for bydesign ikke vil løse den trafikale situation eller at Center for trafik ikke vil have træer, men centrenes udgangspunkter er bare forskellige, og når så beplantning og trafik håndtering begrænses af hinanden, bliver det en konfrontation, hvor hensynet til det fælles mål bliver underordnet de nære mål i det enkelte center. Det betyder, at 'kommunen' optræder, ikke som ét element, men opdelt i selvstændige elementer.

Disse forskelle var ikke bare at finde mellem de forskellige centre, men også mellem fx embedsværket og det politiske niveau i Københavns Kommune. Der handler det naturligvis om, at der er nogle politiske interesser, som skal imødekommes, men det handler også om, at den specialiserede faglighed i højere grad findes i embedsværket og ikke nødvendigvis på det politiske niveau. Som en embedsmand fortalte i et interview, så er "... politikerne jo ikke klogere, end det de bliver klædt på til af embedsværket. Og det kan man jo heller ikke forvente. Det er ikke det de er valgt til. De er valgt, fordi de har nogle holdninger til, hvordan samfundet skal se ud, og så for at det ikke skal gå op i hat og briller, så er der et embedsværk, som skal være specialisten" (interview med embedsmand, Center for trafik). Til gengæld er alle beslutninger til politisk overvejelse, og der er derfor kun en faglig 'trumpf', hvis den er i overensstemmelse med de politiske retningslinjer og interesser. Da jeg selv arbejdede i Center for trafik fandt jeg, at nogle projekter fik større politisk triumf, fordi de var såkaldte prestigeprojekter, også selvom embedsværket argumenterede for andre løsninger, der ud fra et fagligt synspunkt ville bidrage til Københavns Kommune målsætning i højere grad.

Københavns Kommune har altså, trods en fælles overskrift, nogle indlejrede modsætninger. Spørgsmålet er hvilken betydning det får i de konkrete beslutninger? Hvordan vægtes interne interesser i kommunen overfor de overordnede strategier, som er politisk funderede?

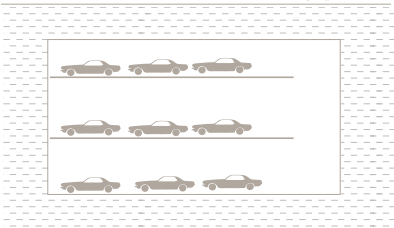
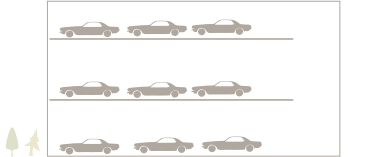

Parkeringsløsninger med forskellige konsekvenser

Nogle af de diskussioner som udløste bl.a. det ovenstående eksempel på prioriteringen mellem træer og parkering, var selve parkeringsløsningerne, forstået på den måde, at det ikke er ligegyldigt, hvilken type parkering der anlægges. Der er forskel på, om det er gadeparkering

(som er billigt at etablere, men optager plads i byrummet), parkeringshuse (som bruger mindre plads, men er noget dyrere også fordi det optager plads der ellers kunne have været solgt som bolig eller erhverv) eller parkeringskældre (der hverken optager plads fra byrum eller byggeri, men som til gengæld er bekostelige at anlægge og kræver de rette geotekniske forhold). Derfor skelner jeg på messykortet også mellem de forskellige typer af parkering.

De forskellige typer af parkering har også betydning for, hvor meget parkering det er muligt at anlægge. Jorden under Carlsberg Byen er dyr at grave i – jo dybere, jo dyrere – og de geotekniske forhold kan byde på uforudsete meromkostninger, hvis der skal etableres særlige foranstaltninger. Derfor bliver økonomien en væsentlig faktor i udviklingen af parkeringsløsningen, både med henblik på hvilken type (om det mod hensigten bliver nødvendigt med parkeringshuse), mængden (sætter økonomien en bremse for antallet af pladser) og placering af parkeringskældrene.

Få centrale parkeringskældre kan fx betyde, at det bliver nødvendigt at grave dybere, for at de bliver store nok – og det er jo dyrt – hvor flere mindre kældre vil stille krav til underjordiske forbindelser mellem kældrene, medmindre det skal generere mere trafik på overfladen.

Parkeringskælder	Parkeringshus	Gadeparkering
<p>Plads frigøres på terræn. Kræver dog ramper og til-/frakørselsarealer.</p> 	 <p>Billigere at etablere end parkeringskælder (omkring 150.000 - 200.000 kr.), men kræver til gengæld plads på terræn.</p>	 <p>Billigere at etablere end parkeringskælder og parkeringshus (omkring 50.000 kr.), men optager betydelig mere plads på terræn end de øvrige løsninger.</p>
<p>Dyr at etablere (omkring 400.000 - 700.000 kr.). Prisen varierer efter kældertype (om den er fuldautomatisk, hvor dyb den er osv.)</p>		

Dimensionsgivende køretøjer

Umiddelbart så jeg ikke varebiler, udrykningskøretøjer, renovationskøretøjer have særlig relevans for (privat-)mobiliteten i Carlsberg Byen og for bæredygtigheden som sådan. På den ene side fordi det er en helt anden diskussion (og et helt andet projekt i sig selv) at se på, hvordan disse køretøjer indgår som en del af den samlede mobilitet og hvilken indflydelse den har på bæredygtigheden (fx i forhold til brændstofforbrug og logistik). På den anden side er det også den personlige transport, jeg er interesseret i – den hvor der reelt er tale om, at individet har nogle valgmuligheder (eller er indlejret i forskellige praksisser som influerer på valget af transportmidler). Men de fandt alligevel vej til mit messykort, alle disse køretøjer som ellers ikke går ind under privattransporten. Det skyldes, at vejarealerne skal dimensioneres efter disse køretøjer, hvilket både betyder, at nogle vejarealer nødvendigvis må have et større areal, end hvis de blot var møntet på privatebiler. Det betyder også, at det er nødvendigt at etablere flere veje end privatbilismen nødvendigvis fordrer. Nødvendigheden er konstitueret kontekstuel ved at være indskrevet i Planloven. Muligheden for at udfordre denne mekanisme, der låser gaderne i bestemte udformninger, er snæver. Det vil kræve en udfordring og ændring af Planloven – ved eksempelvis at foreslå alternativer til varelevering, renovation og udrykningskøretøjer – og de institutioner denne er forankret i som helhed. Spørgsmålet er, hvordan, eller om, Carlsberg eller Københavns Kommune kan fravige disse bestemmelser for at muliggøre en mere bæredygtig mobilitet? Eller om bestemmelserne er med til at fastholde ubæredygtige strukturer?

Delebiler – outsideren

Delebiler har jeg også sat på messykortet, selvom jeg egentlig stregede dem på et tidspunkt ud, for så at lade dem komme tilbage igen. For de bliver nævnt i forskellige planer – bl.a. Entasis' vinderforslag og i startredegørelsen fra Københavns Kommune – men efterhånden forsvinder de fra diskussioner og dokumenter. Der har ikke været en egentlig modvilje mod konceptet fra hverken private eller offentlige aktører. Undersøgelser fra bl.a. Københavns Kommune viser at en enkelt delebil kan erstatte 5 - 10 privatebiler og erfaringer fra bl.a. Bremen viser at den samlede biltrafik nedsættes, selv når der tages højde for at nogle mennesker vil køre mere end ellers, hvis de har adgang til delebil (Københavns Kommune 2012). Der er i konceptet et potentiale for dermed at mindske fx parkeringsbehovet.

Og derfor ser flere aktører et potentiale for konceptet: ”De er huje-hamrende dyre de p-pladser, de skal lave her. Det er så svære forhold, de skal arbejde under, at de koster 400.000 – 500.000 stykket sikkert. Så hvis de kunne reducere bare én plads med delebil, så ville de altså have den delebil kørende et par år eller fire for den pris” (interview med embedsmand, Center for trafik). At udvikle et delebilssystem har ikke været en risiko, som Carlsberg selv vil løbe, og så er



*”Diskussionen om
delebiler førte ingen
vegne”*

(interview med embedsmand,
Center for trafik)

der også lovmæssige begrænsninger for, hvordan Københavns Kommune kan subsidiere et eventuelt delebilssystem. I udgangspunktet fordi det kan være konkurrenceforvridende, men det afhænger af forretningsmodellen. Københavns Kommune kan fx godt, som de gør med både dele- og elbiler, stille parkeringspladser til rådighed eller stille krav om pladser ved nybyggeri (det er dog dyrt for bygherren, som mister indtægter på disse pladser). Diskussionen præges samtidig af en diskurs om, at delebiler både er et besværligt, dyrt og lidt foreningsstøvet koncept. Ifølge en rapport fra Letsgo er en af de største barrierer for delebilerne manglende kendskab kombineret med ringe ressourcer til egentlig markedsføring.

Og så er spørgsmålet, om delebiler kunne være en mulighed for at begrænse parkeringsbehovet på Carlsberg? Og om det derfor ikke ville være i Carlsbergs interesse, eftersom parkering er en økonomisk udfordring? Nej, for det er ifølge direktøren for Carlsberg "... næsten ligegyldigt, hvordan man tænker sig det her transportsystem hånderet [...] behovet er der jo! Så spørgsmålet er mere, hvor meget eller hvor lidt. Jeg tror ikke det bliver et stort problem, at man har for mange parkeringspladser på Carlsberg." (interview). Det handler om, forklarede arkitektrådgiver for Carlsberg, at "... vi er bare et super lille land, så det er svært nogle gange at se de der trends her hos os. Men der er ingen tvivl om, at hvis vi kigger til udlandet, så ser vi de der tydelige trends. Og jeg tror også, at det kommer til Danmark – jeg tror helt klart, at det også kommer hertil!" (interview).

Opsummering kort I

Messykortet har jeg brugt som et udgangspunkt for analysen. De punkter jeg har fremhævet her er ikke dækkende for det indhold, messykortet har, men er elementer som jeg har brugt i den videre analyse. Jeg har i denne del af analysen ikke fremhævet diskurser særligt eksplicit (selvom de er en del af messykortet), fordi jeg har fundet det mere frugtbart at fremhæve i de følgende afsnit, hvor de sættes i relation til andre elementer.

Carlsberg A/S har ikke 'tålmodige penge' og var derfor nødt til at stifte et partnerselskab med forskellige investorer.

Trængsel og forurening er blandt de største udfordringer i Københavns Kommune – men bidrager Carlsberg Byen til at løse eller forværre problemet – og hvis ansvar er det?

Københavns Kommune er ikke en enhed, men er sammenstøbt af forskellige afdelinger og centre, der har forskellige tilgange og målsætninger, som kan være i modstrid med hinanden.

Parkeringsløsningernes udformning har betydning for både økonomi og byliv og derfor har forskellige parkeringsløsninger forskellige konsekvenser – og kan også have betydning for, hvor meget parkering det er muligt at etablere i Carlsberg Byen.

Vejenes udformning er ikke kun betinget af personbilstrafik, men skal dimensioneres efter varebiler, renovation, udrykningskøretøjer – og det har den betydning for gadenettet, at det skal dimensioneres i et bestemt omfang. Med mindre altså at disse løsninger tænkes grundlæggende om.

Delebilerne bliver ikke taget alvorligt og ryger derfor ud på et sidespor. Det er ikke noget Carlsberg kan investere i, og selvom det kunne mindske behovet for parkering, vil det ikke ændre på mængden af parkeringspladser Carlsberg vil etablere.

KORTLÆGNING DEL II: DE 'ORDNEDE' KORT

Efterhånden som man udvikler på messykortet og begynder at ane nogle overordnede kategorier (enten dem som Clarke foreslår eller kategorier, der er tilpasset den konkrete undersøgelse) kan man udarbejde et ordnet kort (Clarke 2005:89). Det lyder mere fastlåsende end det er – "...despite their appearance of fixity, these maps are not static" (Clarke 2005:90).

Den ordnede kortlægning er en måde at skabe mere orden i kaos – men igen er dette trin, blot ét i den iterative proces, og selvom det er baseret på data fra messykortet, så har det også bidraget til igen at udvide samme messykort (Clarke 2005:89). Ifølge Clarke er disse ordnede kort et værktøj til at beholde et generelt overblik over elementerne. Ideen og strukturen i kortet er udviklet på baggrund af Clarkes (og Strauss') arbejde, men det er som sagt tilladt at inddrage nye induktive kategorier eller modificeringer af de eksisterende – ligesom det er ikke nødvendigt at have alle kategorier (ibid.).

Det ordnede kort er på den ene side en reduktionsøvelse, altså en måde at reducere empirien for at få den centrale til at stå tydeligere frem ved at inddele elementerne i situationen i kategorier. På den anden side kan kategorierne udvide dimensionerne yderligere, da nye perspektiver kan komme til (det skal altså ikke forstås som et klassifikationssystem i den forstand, men blot et nyt perspektiv i den stadig iterative proces). Det skal heller ikke ses som en øvelse i at overvinde eller nedtone det kaotiske (Clarke 2005:90).

Kortet er, selvom det kan se sådan ud, ikke statisk på den måde vi tænker på kort over byer som repræsenterer mere eller mindre fastlåste enheder i et konstant forhold til hinanden og som sandsynligvis ikke forandrer sig (så meget i hvert fald) (Clarke 2005:90). Der kan være en betydeligt fluiditet gennem forhandlinger, repositioneringer og så videre i relationerne portrætteret i disse kort – inkl. tilføjelse og fjernelse af aktører/aktanter (ibid.).

Analyse: de ordnede kort

Jeg har arbejdet med messykortet og det ordnede kort simultant. Kortene kan man med Clarkes ord, kort bruge til at 'tænke med' og så gør den mere ryddelige karakter ved det ordnede kort, at du hurtigt kan få et overblik. Formålet er at du "... can check through at a glance and not get dizzy" (Clarke 2005:96). I bilag 3 findes et eksempel på et af de ordnede kort.

Det ordnede kort fremhæver betydningen af strukturelle og materielle betingelser – hvordan Carlsberg Byen netop ikke bare er en oase afkoblet fra sin omverden, men er underlagt

bindinger gennem fx den øvrige infrastruktur. Og samtidig hvordan Carlsberg Byen med sin opkobling er tiltænkt at bidrage til en transformation af den samlede infrastruktur (afhængigt af hvordan visionen læses). Netop disse bindinger (og her er det altså ikke kun infrastrukturen, der udgør en binding – det er blot et godt og relevant eksempel i forhold til problemstillingen, jeg undersøger) kobler Carlsberg Byen på problemstillinger, der er bredere end de fysiske grænser omkring området. Det afspejles bl.a. i et meget sigende eksempel omkring forsyning, hvor der indledningsvis var snak om, hvordan Carlsberg Byen kunne være selvforsynende med energi, fx gennem solceller og vindmøller på taget. Efter undersøgelser blev det klart, at det ud fra et miljømæssigt (og økonomisk) synspunkt var mere hensigtsmæssigt at koble sig op på Københavns eksisterende forsyningsinfrastruktur. Carlsberg Byen er altså ikke bare underlagt strukturelle og materielle betingelser, som begrænsende faktorer, men også som potentielt produktive – og ved at koble sig op på denne eksisterende energiinfrastruktur (eller hvis det var blevet fravalgt) forandrer den samlede infrastruktur.

De ordende kort kan på en anden måde end messykortet fremhæve nogle af disse aspekter af situationen – ved at de forskellige abstraktionsniveauer der hersker i messykortet bliver samlet i kategorier for sig. Og det understreger også, at elementer kan fremgå flere steder, men med forskellig betydning. Kommuneplanerne for Københavns Kommune er eksempelvis først og fremmest non-humane elementer, men udgør også en del af politiske relevante debatter, som har betydning for Carlsberg Byen.

Jeg har fremhævet nogle af de emner, som har særlig relevans for problemstillingen.

Politiske aktuelle emner – visioner om vækst og grøn fremtid

Det første emne, som blev mere distinkt i det ordnede kort, er de politiske debatter, der gennem et fokus herpå hjalp til at skelne mellem 'hot issues' som tendenser, der generelt præger København (som fx befolkningstilvækst og trængsel) og de som er knyttet til politisk orienterede udfordringer og debatter (fx tiltag for at sænke biltrafikken for at imødekomme befolkningstilvækst og overkomme trængsel). Det giver dermed nuancer i forhold til de retningslinjer som eksempelvis embedsværket arbejder under – og ikke mindst deres modsætninger. På den måde fremstår kommuneplaner og strategier ikke blot som non-humane elementer i situationerne, men bliver i det ordnede kort tillagt en mere symbolsk og diskursiv betydning. De er opsummeringer på, hvilke retningslinjer Københavns Kommunes politikere ønsker at følge.

Jeg fremhæver dem her, fordi de ikke entydigt peger i én bestemt retning, men fordi visionerne om fx bæredygtig mobilitet og vækst har implikationer for hinanden, og fordi de på den ene side lægger nogle strukturelle og materielle betingelser på Carlsberg Byen og på den anden

side forudsætter, at Carlsberg Byen kan omsætte disse (modstridende) visioner til entydige løsninger, der kan vise vejen for resten af København.

Som vi så før i messy-analysen er udfordringerne med biltrafikken en trigger for mange af Københavns Kommunes udfordringer og deraf følgende strategier og visioner. Derfor har Københavns Kommune fastsat en vision, hvor ”fremgangen inden for cykeltrafik og den kollektive trafik skal fastholdes og forbedres for at sikre fremkommeligheden i byen” (Kommuneplan 2009:118). Målsætningen om en bæredygtig trafikafvikling skal ske med fordeling på transportmidlerne for alle ture med mindst 1/3 cykeltrafik, mindst 1/3 kollektiv trafik og højest 1/3 biltrafik (ibid.). I forhold til det nuværende niveau betyder det færre biler på vejene – relativt i forhold til indbyggerne. Visionen er, at ”...København viser hvordan udbygningen af den kollektive trafik, flere cykelstier og begrænsning af biltrafikken skaber en bæredygtig, tryk og levende by” (Kommuneplan 2009:13).

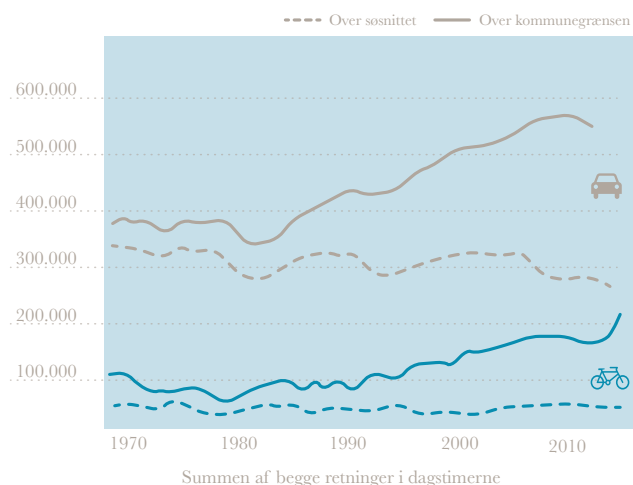
Men væksten i København skal ikke kun fremmes af en udbedret trængsel – ifølge Grøn Vækst⁷ – ”Københavns [...] store udfordring er [...] at byens konkurrenceevne er under pres” (2012:11). Det truer både København og resten af landet, så vækst i København er vigtigt og derfor er det nødvendigt at forbedre forholdene for erhvervslivet (ibid.). Og det sker ifølge Kommuneplan 2011 bl.a. gennem ”...bedre trafikforbindelser og parkeringskapacitet” (2011:30).

Det samme gælder for Carlsberg Byen. For selvom området kunne tænkes at fungere som en bilfri bydel (hvilket er en tolkning, som vi i løbet af analysen skal se, er ganske udbredt), så skal de kunne håndtere den nødvendige biltrafik, der sikrer erhvervslivet. Det betyder at Carlsberg nødvendigvis også må have en høj parkeringsnorm, her ifølge medlem af Borgerrepræsentationen: ”Der skal være en højere parkeringsnorm til erhvervsbyggerier end til boligområder, så hvis ikke erhvervsområderne var lagt på Carlsberg, så var de jo bare lagt i et andet område af København med en tilsvarende parkeringsnorm. Så spørgsmålet er: skal man have erhverv i København eller skal man ikk?” (interview med politiker (C)) og videre: ”Det er klart, at hvis man havde sagt, at der skal overhovedet ikke være erhverv, så flytter man arbejdspladserne ud, og så havde der været færre parkeringspladser, men ved at flytte arbejdspladserne ud, så bliver der færre jobs, og så bliver København fattigere” (ibid.) Bekæmpelsen af trængslen er altså undtaget Københavns egne borgere og bilejere, og det er undtaget for erhvervslivet for løsningerne i form af begrænsninger for biltrafikken risikerer at kompromittere visionen om vækst.

7 Strategi for ”Grøn vækst og livskvalitet (forslag til kommuneplanstrategi for København 2010) – investeringer og handlinger i Københavns byudviklingsprojekter” (Københavns Kommune)

Ifølge Kommuneplan 2009 viser ”... modelberegninger for år 2030 [...], at der for turene i København vil være en overvægt af cykelture, mens der for turene til og fra København vil være en overvægt af bilture. Det betyder, at målsætningen om en bæredygtig trafikfordeling ikke umiddelbart kan indfris” (2009:118).

Det efterlader problematikken i en hårdknude for samtidig med et ønske om forandring, stimuleres den nuværende, problematiske, situation ud fra hensynet til borgere, erhvervsliv og herigennem vækst. På illustrationen nedenfor ses udviklingen i biltrafikken (sammenlignet med cykeltrafikken) over henholdsvis kommunegrænsen og søsnittet.



Kilde: Københavns Kommune (Trafikken i København, trafiktal 2007 - 2011)

Men måske er det slet ikke muligt for hverken Københavns Kommune – eller Carlsberg Byen – at ændre på problematikken? Ifølge Kommuneplan 2011 har ”... København allerede nu problemer med trængsel på indfaldsvejene og i de indre byområder. En af måderne at afhjælpe denne trængsel på er at sikre mere regelmæssig drift og større kapacitet i det regionale banenet [...] så flere pendlere tager tog i stedet for bil på arbejde” (2011:10) Samtidig arbejder Københavns Kommune ”... for at indføre trængselsafgifter i København, men har ikke hjemmel til at indføre dem. Det kræver ny lovgivning” (Kommuneplan 2009:120).

Så hvis København har visionerne, men ikke nødvendigvis muligheden for at indfri dem, hvilke forventninger kan Københavns Kommune så lægge over på Carlsberg? Jeg spurgte en embedsmand i Økonomiforvaltningen, hvorfor man ikke laver strammere regler for Carlsberg, når nu visionen er en bæredygtig bydel: ”Det er jo rimelig svært for os at sige, jamen,

Carlsberg må ikke bruge deres grund til noget som helst, fordi vi har meget trafik i forvejen. Det er jo ikke Carlsberg, der har afstedkommet problemet. Det er jo fordi, der er meget trafik i forvejen” (interview med embedsmand). Hvordan indfris visionen om bæredygtighed i Carlsberg Byen, hvis udviklingen underlægges samme krav, som i Københavns nuværende og ubæredygtige situation?

Parkering som styringsinstrument

Ét af de værktøjer Københavns Kommune bruger i forhold til at styre biltrafikken er parkeringsmængden – eller parkeringsnormen som angiver normen for, hvor meget parkering, der etableres i et område. Parkeringsnormen har (ifølge Københavns Kommune) forskellige effekter: den kan bruges til fx at imødekomme et vurderet parkeringsbehov, stimulere et behov eller den bruges som styringsinstrument til at begrænse biltrafikken (Kommuneplan 2009:118). Fuldstændig styring i den forstand, er hypotetisk – som hvis Københavns Kommune valgte at fjerne alle parkeringspladser, så der ingen biltrafik vil være. I praksis bruges parkeringsnormen til at skrue op eller ned for biltrafikken, nogle gange intentionelt og andre gange fordi de materielle betingelser ikke tillader en høj parkeringsnorm.

Ved hver kommuneplan, der laves i Københavns Kommune angives en parkeringsnorm eller parkeringsmængde, for forskellige typer af områder. I Kommuneplan 2009 fastsatte man nye reducerede normer: ”For at begrænse pendlertrafikken i bil fastsættes der derfor parkeringsrestriktioner i de tætte bykvarterer (tætbyen) og i udpegede byudviklingsområder” (2009:121).

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)		
Rammeområde	Tætbyen og udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)	Mindst 1 pr. 200 kvm, højest 1 pr. 100 kvm	
C (boliger og serviceerhverv)	Højest 1 pr. 200 kvm	Højest 1 pr. 100 kvm
S (serviceerhverv)	Højest 1 pr. 150 kvm	Højest 1 pr. 100 kvm
J (industri)	Højest 1 pr. 100 kvm	

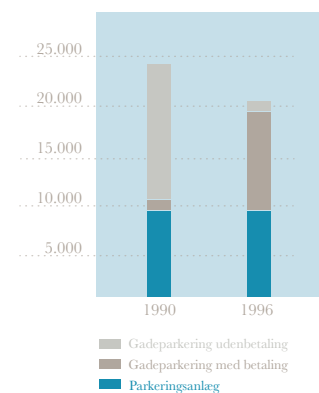
Kilde: Kommuneplan 2009

Selvom disse normer først blev fastsat efter Carlsberg-rammelokalplanens vedtagelse, var de under udvikling samtidig, og det var Københavns Kommunes hensigt, at Carlsberg Byen skulle underlægges samme normer som de nye reducerede, og altså maksimalt have 1 plads pr. 200 bebyggede kvadratmeter.

Formålet er at sammen med en udbygning af den kollektive trafik skal ”parkeringspladser [...] reduceres for at give det sidste skub over i den kollektive trafik” (Kommuneplan 2009:121). For på den måde ”bidrager parkeringsnormerne til at understøtte kommunens mål om en ligelig fordeling af ture på hhv. bil, kollektiv trafik og cykel/gang” (Kommuneplan 2009:122). ”Nogle typer virksomheder vil opleve parkeringsnormen som begrænsende. Det vurderes imidlertid, at den gode kollektive trafikbetjening samt de generelt attraktive lokaliseringsmuligheder i København kompenserer for dette forhold” (Kommuneplanen 2009:122)

Den reducerede parkeringsnorm er altså et bevidst og konkret værktøj til at sænke biltrafikken, dog uden at Københavns Kommune ønsker, at der ikke skal etableres parkering overhovedet. Der angives også en minimumsparkeringsnorm – altså kan en bygherre ikke fravælge at lave parkering (det samme gælder for Carlsberg Byen, som vi skal se senere). Men denne minimumsnorm har altså ikke været overholdt. Derfor er der en vis historik, der gør diskussionen om parkering mere kompliceret, for mange af Københavns byggerier er opført på tidspunkter, hvor bilen ikke spillede nogen rolle eller hvor behovet ikke har været specielt stort. En embedsmand i Center for trafik fortæller, hvordan det betyder, at Københavns Kommune stadig har mulighed for at etablere flere tusinde parkeringspladser med hjælp fra de bygherrer, der i sin tid har bygget under minimumsnormen: ”... der er ret store sager på parkering, fordi næsten samtlige bygninger der er bygget siden før, hvor far fik træsko på – inden bilen blev interessant – har alle fået dispensation til et lavere antal parkeringspladser. Sådan lidt I-owe-you-sedler, ikk’? På et eller andet tidspunkt kommer vi til at skyldte nogle pladser. Så derfor ser brokvarterne ud som de gør, så jeg er ret sikker på, at fokus er, at vi vil ikke, altså vi skal lære af fejlen.” (interview med embedsmand).

I løbet af den sidste halvdel af det 20. århundrede begynder biltrafikken i København at tage til, hvilket både førte en omfattende ulykkesstatistik med sig og betød trængsel i gaderne. I kommuneplanerne begynder parkering i løbet af ’80erne og ’90erne at optræde, som noget der skal begrænses for at adressere nogle af biltrafikkens konsekvenser. Således står der i Kommuneplan 1993, at ”biltrafikkens omfang kan i ét vist omfang begrænses gennem reguleringer af parkeringsmulighederne” (1993:123) og i 1997 at ”antallet og reguleringen af parkeringsmulighederne er et væsentligt element i trafikpolitikken. I et byområde som det københavnske, hvor vejnettets kapacitet stort set er fuldt udnyttet, og hvor der kun kan tænkes anlagt ganske få nye veje, må parkeringskapaciteten også afstemmes til den trafik, som vejnettet kan afvikle. Det er derfor en overordnet retningslinje, at parkeringsmulighederne i den indre by ikke bør udvides” (1997:130).



Kilde: Kommuneplan 1997

Problemerne medfører også at der indføres parkeringsafgifter: "... Flere forhold taler for dette, først og fremmest muligheden for at tilvejebringe en betaling, der kan modsvare de udgifter, der er forbundet med at etablere nye parkeringsmuligheder i brokvartererne" (1997:130) og flere parkeringspladser nedlægges: "Der er i de seneste ca. 5 år i hele kommunen nedlagt ca. 2.000 pladser [...] Hertil kommer de skønmæssigt 700 pladser, som er nedlagt på grund af ændring af færdselsloven bestemmelse om, hvor tæt der må parkeres ved krydsende gader" (ibid.).

Også i Kommuneplan 2001 ses "regulering af parkeringen [som] et centralt led i kommunens trafikpolitik, fordi der er en nøje sammenhæng mellem antallet af parkeringspladser og biltrafikkens omfang" (2001:84). Hensigten med parkeringsreguleringen er ifølge kommuneplanen "...at begrænse pendlertrafikken med bil til byen. Det skal være muligt, at bo i byen og have bil, men udgifterne til bl.a. parkering må som hovedregel afholdes af bilejeren. Gratis parkering på offentlige gader er således ikke en rettighed, men kun en mulighed i visse områder" (2001:84). Her bestemmes det også, at "...af hensyn til målsætningen om at forhindre det samlede biltrafkniveau i kommunen i at stige, er der fastlagt maksimale rammer for antal parkeringspladser i Ørestad" (ibid.). I øvrigt en parkeringsnorm på 1 plads pr. 200 bebyggede kvadratmeter, som svarer til Københavns Kommunes ønske for Carlsberg Byen.

Københavns Kommune har altså gennem en årrække benyttet sig af parkeringsregulering som en måde at regulere trafikken på. Jeg hæfter mig især ved formuleringer som, at parkering ikke "er en rettighed, men kun en mulighed" (Kommuneplan 2001:84), og at der åbenlyst er blevet indskrænkede parkeringsmuligheder med reducere af biltrafikken til følge. Det er i parentes bemærket i samme årrække, at cyklismen stiger betydeligt i København efter i starten af '70erne at have nået et lavpunkt.

Debatten omkring parkering i Københavns Kommune bærer altså præg af, at der gennem mange år er etableret forholdsvis få parkeringspladser (især sammenlignet med andre byer). Det har på den ene side begrænset biltrafikken og på den anden side er der større efterspørgsel, end der er udbud – København har den laveste parkeringsnorm i Danmark. Ubalancen mellem efterspørgsel og udbud og de høje parkeringstakster (sammenlignet med Danmark i øvrigt) påvirker diskussionen omkring mobilitet i København. Ifølge direktør i Økonomiforvaltningen følte "... den tidligere regering [...] sig provokeret af de høje parkeringstakster og krævede 200 millioner kr. tilbage – hvis de ikke blev brugt på parkering" (seminar, 04.11.2012). Københavns Kommune (og her snakker jeg kommunen generelt, fordi det er baseret på Kommuneplanen og altså de overordnede retningslinjer for alle centre, forvaltninger, politikere) er altså under pres flere steder i forhold til ønsket om en lav parkeringsnorm – også i Carlsberg Byen.

I Carlsberg Byen var Carlsberg fra start interesseret i en høj parkeringsnorm. En høj parkeringsnorm i Carlsberg Byen er dyr, fordi (eller hvis) parkeringen skal laves under jorden. De øvrige mulige løsninger, som vi så før i første del af analysen, vil være begrænset af den tæthed der ønskes i Carlsberg Byen. Diskussionen er et spørgsmål om afvejninger: "Vi har ikke udelukket parkeringshuse endnu, hvis det viser sig at kældre er alt for vanskelige at etablere [...] Spørgsmålet er bare om vi vil vælge at bruge byggeriet på det, for lige så snart det er over jorden, så koster det kvadratmeter" (interview med udviklingschef, Carlsberg).

Heller ikke teknik- og miljøborgmester, Klaus Bondam, ser parkeringshuse som en mulighed. Han udtrykker det i Jyllands Posten, at der på Carlsberg skal være et minimum af biltrafik, og at bilerne må holde til andre steder i byen. Til spørgsmålet om hvor, fastlår han : "I parkeringskældre" (23.05.2007).Parkeringsnormen har gennem en årrække været brugt som styringsinstrument af Københavns Kommune i forsøget på at begrænse biltrafikken og ønsker også, at Carlsberg Byen skal underlægges samme restriktioner. Samtidig vil en høj norm betyde høje anlægsgudgifter, så hvorfor er Carlsberg Byen P/S så interesseret i den højeste norm muligt?

Frederiksberg Kommune

Hovedparten af min empiri har jeg fra Københavns Kommune, fordi Carlsberg Byen ligger i Københavns Kommune og det er Københavns Kommune, der i samarbejde med Carlsberg A/S udvikler Carlsberg Byen. Altså på nær et lille hjørne af området – Rahbeks Allé – der er en del af Frederiksberg Kommune (og ja, jeg er bevidst om, at jeg her falder i samme 'kommunen'-fælde, som jeg selv pointerede som problematisk for et øjeblik siden. Men jeg tager mig i dette specifikke tilfælde denne frihed at fremstille Frederiksberg Kommune som en enhed – ganske enkelt fordi det i netop dette tilfælde bidrager unødigt til kompleksiteten og ikke til forståelsen at dele den op). Frederiksberg Kommune fremgik derfor af mit messykort, fordi jeg vidste, at Carlsberg som bygherre forhandlede omkring det konkrete område ved Rahbeks Allé, og hvad der skulle ske her. Men mest interessant er Frederiksbergs rolle som naboer til Carlsberg Byen og dermed som en del af det omkringliggende område, der vil opleve konsekvenserne af Carlsberg Byens trafikhåndtering.

Borgerne som de tavse aktører

Et vigtigt element i situationsanalysen er, ifølge Clarke, de tavse aktører. Det vil sige aktører, som enten ikke er repræsenteret eller har direkte indflydelse på situationen (Clarke 2005). Med en vis ambivalens har jeg kategoriseret 'borgerne' som aktørgruppe i denne kategori. Ambivalensen består i, at borgerne netop er blevet hørt – Planloven forudsætter høringspligt,

og det er dermed lovpligtigt at inddrage borgerne, hvilket også er sket i forbindelse med vedtagelsen af rammelokalplanen for Carlsberg Byen (og i øvrigt bliver det for alle de udfyldende lokalplaner). Derudover har Carlsberg A/S forud for formuleringen af visionen og konkurrencen afholdt en offentlig idéfase for borgere og interessenter og der bliver stadig jævnlige holdt dialog- og informationsmøder for fx naboer. Der er altså gjort ikke så lidt for at skabe og opretholde dialog med borgerne. Og nu virker det først rigtig paradoksalt, at jeg har placeret borgerne i denne kategori.

Men borgerinddragelse er en tvetydig aktivitet. Ifølge Hillier handler borgerinddragelse om at skabe ny forståelse og gensidig respekt mellem de involverede aktører (Hillier 1998). Men borgerinddragelse ligger også under for et rygte i praksis, som Gaardmand omtaler som ”rituelle afvaskninger” (Gaardmand 1996, kap. 3). Han argumenterer for, at selvom Planloven forpligter til dialog mellem de der skaber planerne og de der bliver berørt af dem, så erfarer han en uvilje mod offentlighed i planlægningen og mod at borgerne reelt har indflydelse (Gaardmand 1996:24-25). Det kan ske ved at gøre materialet, som borgerne får adgang til så utilgængeligt som muligt (ibid.) eller man kan lægge ”... noget frem til høring så sent, eller så færdigt, at Carlsberg sådan set har bestilt byggematerialerne” (interview embedsmand, Center for bydesign).

“

”Hvis man skal kritisere noget, så er det måske netop, at borgere og naboer ikke blev inkluderet i programfasen”

(interview med arkitektrådgiver)

Så spørgsmålet er om borgere og interessenter på trods af deres involvering, har haft indflydelse på formuleringen af visionen? Det har de ikke ifølge en rådgiver på konkurrenceprogrammet, som jeg interviewede: ”Det var ikke i programfasen, at borgerne blev rigtigt inkluderet, fordi det skulle gå så stærkt” (interview arkitektrådgiver). Men det var måske heller ikke hensigten?

Ifølge direktøren for Carlsberg var hensigten, at interesserede kunne bidrage med idéer til visionen. Et træk der ikke er normalt i bygherrebranchen. Men det viste sig at interessenterne i stedet spurgte, hvad *Carlsberg* havde forestillet sig med området. Til gengæld fik de skabt en dialog, som ifølge direktøren for Carlsberg netop var det vigtigste (rundvisning 04.06.2012). Det efterlod mig med et væsentlig spørgsmål, nemlig hvordan potentielle fremtidige beboere på denne side opfatter bæredygtighed og den rolle Carlsberg Byen kan eller bør spille her, og på den anden side, hvordan de selv vægter eksempelvis muligheden for at parkere sin bil.

Jeg afholdte derfor en fokusgruppe/workshop for borgere, der enten har tilkendegivet interesse (på Carlsberg Byens interessentliste) eller på anden måde har interesse i området. Det er naturligvis ikke dækkende for, hvad potentielle fremtidige beboere forestiller sig og ønsker, så jeg vil ikke præsentere resultaterne heraf som en form for sandhed, men blot fremhæve et par aspekter, som jeg brugte videre i mine interviews. For de interviewede handler det at bo i Carlsberg Byen først og fremmest om at kunne få en hverdag til at fungere, så hvis man har brug for at parkere, så skal der også være plads til det. Men når det kom til

prioriteringer, igen i forhold til at få hverdagen til at fungere, så skal der være mere cykelparkering – også selvom det er på bekostning af bilparkeringen. Som en af deltagerne sagde: ”nogle gange ønsker du, at din cykel bliver behandlet som en bil” (fokusgruppe 14.03.2013).

Flere deltagere lagde vægt på, at bæredygtighed skal tænkes ind i disse løsninger, men uden at gå på kompromis med løsningerne. De så dog gerne mere innovative løsninger for bæredygtighed – nogle var interesserede i at få en bilfri by og andre i delebilsordninger for området. Og når det kommer til parkering, så var ingen interesserede i at skulle få en parkeringsplads, de ikke skal bruge, når det i forvejen ender ”ofte med at blive ekstremt dyrt, fordi der er et eller andet hul, der skal dækkes” (ibid.). Det er altså i modstrid med den tanke Carlsberg indtil videre har for finansieringen af parkeringskældrene, som betyder, at udgifterne bliver en del af den samlede udvikling og dermed fordeles på alle lejligheder (også selvom beboerne ikke er interesserede i adgang til parkeringsplads).

Denne modsætning fik mig til at se nærmere på, hvordan Carlsbergprojektets involverede aktører forholder sig til fremtidige borgere og brugere – for hvorfor bygge noget, som folk ikke er interesserede i og som samtidig er med til at fordyre projektet? Kunne det være en mulighed at øge bevidstheden om borgernes og brugernes ønsker og villighed til fx at gå på kompromis med muligheden for at have bil?

”Det er altid spændende, og man kan aldrig få nok på den led, ikk’? Men vores opgave er så også at finde ud af, hvad er det så, der skal ske? Og hvis man har 10.000 forskellige idéer, og man kan jo kun bruge én. Det er jo der, det vanskelige ligger – at vælge og så være opmærksom på, at det skal kunne begrundes” (interview med direktør, Carlsberg). Udviklingschefen i Carlsberg peger samtidig på, at ”...hvis vi lavede en interviewundersøgelse og hørte, hvad folks forventninger var til bil eller ej, hvis de boede på Carlsberg... det ville ikke gøre nogen forskel for det vi har gang i i dag” (interview med udviklingschef). Carlsberg er meget interesserede i kontakten med potentielle borgere og brugere, men har vanskeligt ved at forvalte kontakten til konkrete tiltag i Carlsberg-projektet. Derfor er hensynet til borgere og brugere baseret på en forventning og forestilling om, hvad folk gerne vil have – det gælder fx parkeringsnormen. Men hvorfor ikke forfølge muligheden, hvis der er en reel interesse fra borgerne i at bevæge sig anderledes, hvis de flytter til Carlsberg Byen?

“

”At det lige pludselig bliver sådan en eller anden elite-man-skal-have-en-vis-indkomst-for-at-bo-her... Det skal ikke kun være for nogen, der har en vis indkomst”

(fokusgruppe / workshop med borgere)

Opsummering - kort II

Københavns Kommune vil være CO₂-neutral inden 2025 og samtidig sikre vækst i kommunen. Det er visioner, som Carlsberg Byen er tiltænkt at være en del af. Men er det Carlsbergs ansvar at pejle biltrafikken i retning af Københavns Kommunes visioner? Og hvordan vægtes visionerne, hvis det ene udelukker det andet?

I Københavns Kommune har parkeringsnormen i mange år været et styringsinstrument til at begrænse biltrafikken – og i mange år har der ikke været et særligt stort parkeringsbehov. Selvom efterspørgslen efterhånden er større end udbuddet vil København gerne have en lavere parkeringsnorm i Carlsberg Byen end Carlsberg ønsker.

Frederiksberg Kommune som støder op til (og dækker et lille areal af) Carlsberg Byen har en væsentlig højere parkeringsnorm end Københavns Kommune. Det betyder, at en gammel konflikt mellem København og Frederiksberg kommuner blusser op igen, hvor Frederiksberg frygter at overtage de biler, som ikke kan parkeres i København. Det viser samtidig, at der er forskellige måder at bruge parkeringsnormen som styringsinstrument.

Borgerne er blevet hørt i forbindelse med udviklingen af Carlsberg Byen. Alligevel mener flere aktører, at det mere har handlet om at skabe opmærksomhed omkring projektet, end om egentlig indflydelse, hvilket også bakkes op af litteratur på området. Kunne det have betydning for hvilke mobilitetsløsninger, der laves i Carlsberg Byen, hvis der var større indflydelse fra eller kendskab til borgerne?

Fokus: parkeringsnormen

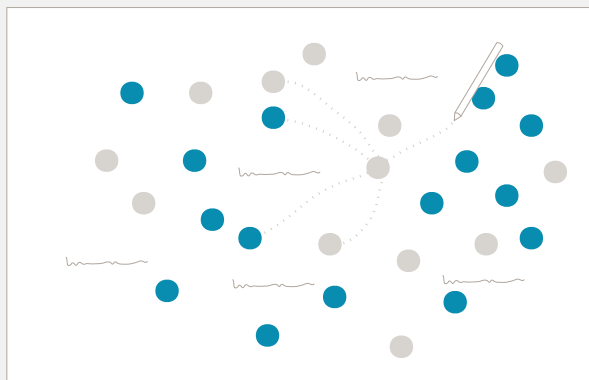
Messykortet og det ordnede kort belyser sammen forskellige aspekter af situationen. I denne proces blev det også klart for mig at mange af diskussionerne og beslutningerne på den ene eller anden måde kunne relateres til bilparkering – næsten samtlige af kategorierne og samtlige af elementerne har betydning for eller bliver påvirket af bilparkering og hvor meget eller hvor lidt. På dette tidspunkt i analysen begyndte det derfor at give mening at bruge parkeringsnormen som fokuspunkt.

At jeg fremhæver parkeringsnormen, som et centralt element (knyttet til afhandlingens problemstilling) betyder naturligvis ikke, at en undersøgelse af parkeringsnormen er fuldstændig forklarende eller dækkende for, hvorfor visioner ikke bliver til en realitet. Men når parkeringsnormen bliver ved med at dukke op, så er det fordi, den er relateret til så mange forskellige beslutninger og dilemmaer, som netop er afgørende for, hvordan visionen om bæredygtighed i Carlsberg Byen bliver realiseret. Der ligger i parkeringsnormen modsætningsfyldte forestillinger indlejret. Er det fx bæredygtigt overhovedet at planlægge parkering og dermed for biltrafikken, hvis biltrafikken bidrager til en ubæredygtig situation? Og er det på den anden side bæredygtigt at have færre parkeringspladser, hvis det betyder, at folk så kører rundt og leder efter parkeringspladser? Eller hvis en lav parkeringsnorm i Carlsberg Byen får konsekvenser for Frederiksberg? På baggrund af dette, arbejder jeg videre med parkeringsnormen som analysens omdrejningspunkt.

I det følgende vil jeg præsentere den tredje del af situationskortlægningen, nemlig relationskortet, hvor jeg analyserer de forskellige elementer overfor hinanden med parkeringsnormen som omdrejningspunkt.

KORTLÆGNING DEL III: RELATIONSKORTET

”*Relations* among the various elements are key” (Clarke 2005:102). Relationskortet skaber på den ene side et skarpere fokus (gennem yderligere reduktion og prioritering), og på den anden side giver det et overblik over sammenhænge i situationen og mellem elementerne, både de der er åbenlyse, og de som er mere skjulte.



Relationskortet udføres, helt lavpraktisk, med brug af situationskortet (altså det som foreløbigt er kommet ud af kortlægningsprocessen, vel vidende at disse også kan ændre sig yderligere, så der er vægt på det iterative i denne proces). Man kan bruge kopier af den seneste kortlægning og tegne relationerne mellem elementerne, for på skift at give de enkelte relationer opmærksomhed og refleksion (Clarke 2005:102).

Det bliver på den måde et værktøj til systematisk at beskrive (og dermed også analysere) relationernes natur (ibid.). Selve metoden hjælper på den måde til at prioritere mellem hvilke relationer, der fortsat giver mening at følge (baseret på empirien) og på den måde også hvilke historier, der giver mening at fortælle i forhold til ens problemstilling (ibid.). Typisk vil denne proces også bidrage til at nye elementer bliver tilføjet og andre fjernet. Så igen er der ikke tale om en kronologisk fremgangsmåde i forhold til de forskellige kort, selvom jeg er nødt til at formidle den kronologisk her, men det er netop meningen og som Clarke udtrykker det: "... you are really analyzing!" (ibid.).

De her relationskort er altså ikke så eksotiske, men giver en systematisk, sammenhængende og potentielt fremprovokerende måde at omfavne den betydelige kompleksitet som situationskortlægningen rummer (Clarke 2005:103). Selvom jeg (det vil sige Clarke) påstår, at denne tilgang skaber systematik, så er kaos uundgåeligt. For det ER komplekst. Clarke anerkender kompleksiteten, den er vigtig, og rent praktisk er en del af analysen også at udvælge de relationer, som er mest centrale, både for den historie jeg vil fortælle og for at (re-)fokuserer empiriindsamlingen. Clarke foreslår, at et element (fx en aktør) sættes i fokus og at man ud fra denne identificerer, beskriver og analyserer relationen baseret på hvad denne aktør har at sige om de andre elementer (Clarke bruger eksempel på en sygeplejerske, og fremhæver netop udtrykket:

”we start by asking what the nurses had to *say* about all the other elements” (min understregning, *ibid.*).

Jeg anser det at spørge informanterne om, hvad de har at *sige* som blot én del af analysen. Jeg vil gerne undersøge, hvordan disse elementer optræder i situationen, og hvordan de modificerer eller stabiliserer andre elementer. Det vil jeg både forsøge at imødekomme her, men det er i det praksisteoretiske afsnit at fokus på, hvordan aktører optræder (gennem deres praksisser) bliver udfoldet.

Igen skal man både som forsker og som læser af denne analyse huske, at situationsanalysen både er en indgangsvinkel til analysen, men også, helt lavpraktisk, er et værktøj til at overskue og huske gennem lang tids empiriproduktion. Nogle af de elementer, relationer, diskurser og oplevelser der optrådte i de tidligere faser kan ’parkeres’ i situationskortene. Måske for senere at blive slettet helt, men måske også fordi de pludselig viser sig at spille en rolle alligevel. Relationskortet er det tredje, og sidste, trin i denne kortlægning.

Analyse: relationskortet

Relationerne har jeg identificeret ved én for én at sætte kortlægningens enkelte elementer i forbindelse med hinanden, og i denne proces har jeg identificeret hvad der karakteriserer de enkelte relationer – enten ud fra eksisterende empiri eller også har jeg brugt det som oplæg til følgende interviews, observationer osv. På baggrund af dette arbejde har jeg valgt en række relationer og klumper af relationer ud, som hver især fremhæver situationen fra forskellige vinkler. I messykortet og det ordende kort fandt jeg med de forskellige perspektiver på fænomenet, som disse kortlægninger giver, at parkeringsnormen optræder som et tvetydigt fænomen knyttet til mit problemfelt. For parkeringsnormen er et styringsinstrument for Københavns Kommune, der gennem en lav parkeringsnorm ønsker at begrænse biltrafikken for at adressere nogle presserende udfordringer som trængsel og forurening, og herigennem nå visionen om at blive CO₂-neutral inden 2025 (og være verdens bedste cykelby). Og som vi så i kapitel 2 om bæredygtighed, så er biltrafikken blandt de største CO₂-syndere i byer. Der er i den forståelse af bæredygtighed (som Københavns Kommune giver udtryk for) en fidus i at sikre mindre biltrafik.

Erfaringer viser at, om end ikke i lineær forstand, at mindre parkering giver mindre

biltrafik (som vi bl.a. så i kommuneplanerne). Mere biltrafik derimod forudsætter udvidelse og etablering af indfaldsveje til Carlsberg Byen og det kan også betyde at vejene i selve Carlsberg Byen må bygges bredere,, end de er tiltænkt. Den underjordiske parkering har til formål at efterlade plads på terræn til byliv og byggeri, men ved en høj parkeringsnorm (og afhængigt af antal og placering af parkeringskældrene) vil ramper og veje til ramperne have betydning for indretningen på terræn. Derudover er etablering af parkering dyr, især når det som i Carlsberg Byens tilfælde er underjordisk parkering (ifølge planen). Det er svært at finde investorer, der vil investere i en parkeringskælder og hvis det finansieres gennem salg eller udlejning af ejendomme, vil det betyde en fordyrelse af den enkelte lejlighed, som potentielt kan påvirke, hvem der kan bo der (en diskussion der i øvrigt fra gennemgående i fokusgruppeinterviewet/workshoppen). Og er der overhovedet et behov for meget parkering i Carlsberg Byen? En embedsmand i Center for trafik svarede meget direkte på det spørgsmål: ”Der er ikke behov for en på 100. Fordi der fandme ikke findes så mange biler! Der er ikke kunder nok til dem, haha” og videre: ”Der er rigtig mange steder, hvor vi i området har 1:100. Der har vi tomme parkeringspladser stående. Tomme pladser!” (interview). Så hvorfor ender forhandlingerne med en aftale om 1 plads pr. 133 m², når Københavns Kommune foreslår 1 plads pr. 200 m²?

Relationen mellem Carlsberg og Københavns Kommune

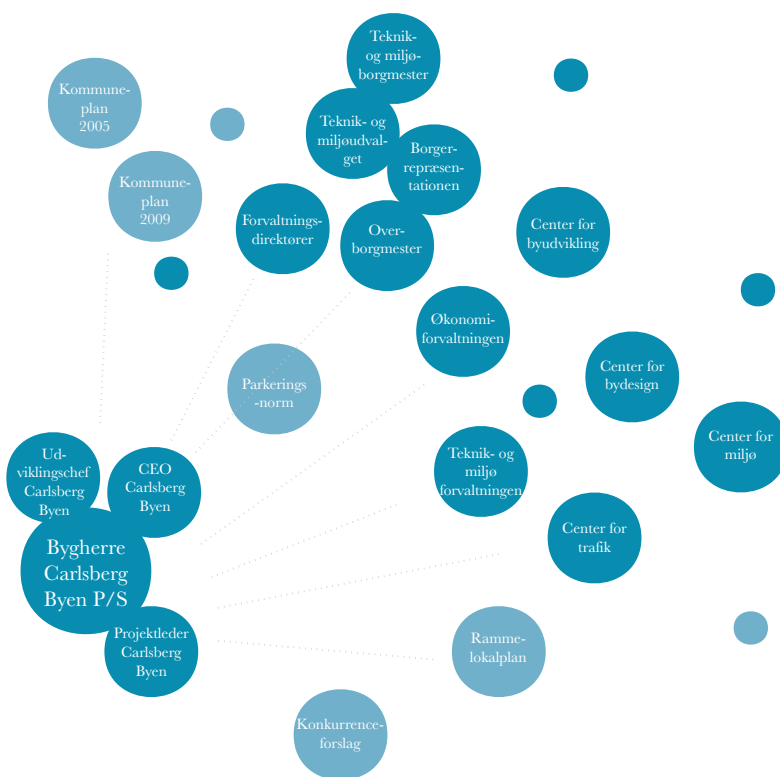
Det er selvfølgelig en selvmodsigelse at nævne ’Københavns Kommune’ som en enhed i overskriften, da jeg i messykortet fandt vigtigheden af netop at skelne mellem de forskellige afdelinger, som kommunen består af. Det gælder også mellem embedsværket og det politiske niveau. Denne relation er derfor nærmere en klump af relationer, der veksler mellem en fælles linje i kommunen (fx visionen om at blive CO₂-neutral) og så de enkelte enheders forskelligartede målsætninger, fagområder og tilgange. Jeg erfarede, hvordan disse forskelligheder trådte frem i relationen mellem Københavns Kommune (altså som de forskellige enheder) og Carlsberg på måder, der både hæmmede og befordrede (for-) handlingerne.

Illustrationen på næste side viser et udsnit af messykortet, der giver et overblik over hvordan relationerne mellem de forskellige elementer ser ud her – jeg har ikke fremhævet relationerne mellem de forskellige enheder i Københavns Kommune, men de viste sig alligevel at få betydning for kommunens relation til Carlsberg.

Carlsberg gør nemlig forskelligt brug af relationerne: dels er der nogle, de er ’tvunget’ til at indgå i, men dels er der også forskellige muligheder for at indgå i en forhandling afhængigt af, hvad de skal forhandle om. Det er i disse forhandlingssituationer, hvor de forskellige parter skal blive enige om en beslutning – fx parkeringsnormen – at forskellighederne træder frem

eller hvor relationen mellem Carlsberg og nogle af kommunens enheder viser sig at være stærkere end kommunens enheder i mellem. Det handler først og fremmest om tilgang og faglighed.

Samarbejdet med Københavns Kommune er, trods kommunens fælles retningslinjer og visioner, fuldstændigt afhængigt af det forum det foregår i og hvem der er repræsenteret fra kommunen, og hvordan de forvalter de overordnede retningslinjer gennem deres egne målsætninger, fagområder og tilgange.



I et interview fortæller Carlsbergs direktør om forhandlingerne med kommunens forskellige enheder: ”Altså der har jo været det, jeg kalder ønsketænkning. Det er, når man ligesom er klatret så højt op i et træ, at det er svært at komme ned igen, i nogle bestræbelser på at opnå et eller andet, som vi ikke mener, havde den store betydning. Men det er klart, at når



”Vi er jo heller ikke altid internt i kommunen enige, men det handler jo også tit om at man sidder med hvert sit fagområde og så er det jo dét man kommer med”

(interview med embedsmand, Center for byudvikling)

man som medarbejder i kommunen sidder med nogle specialområder, så opfatter man det som det vigtigste i verden. Altså hvor skal skraldespandende stå, og skal der være runding på kantstenen, det går man meget op i. Men for os er det jo en million andre ting.” (interview med direktør Carlsberg).

I relationen mellem Københavns Kommunes forskellige afdelinger og Carlsberg betyder det, at kommunen kommer til at fremstå som uenig med sig selv. I et interview fortæller en embedsmand fra Center for byudvikling (i Økonomiforvaltningen), hvordan de overordnede retningslinjer kan blive overskygget af afdelingerne selv: ”Når kommunen ikke er helt enig med sig selv, så vil det jo være sådan man let kommer til at fremstå lidt, øh, ja, ikke helt så sammenhængende overfor bygherre. Det påvirker jo på den måde, at man så bliver nødt til at udskyde tingene tit. Og det nytter ikke så meget at sidde og diskutere det sammen med bygherren. De har jo tit nogle relativt ligetil, øh, hvad kan man kalde det? Interesser i tingene” (interview med embedsmand, Center for byudvikling).

Det betyder, at diskussionen somme tider forlader det forum, hvor de forskellige afdelinger fra kommunen er repræsenteret. Nogle fora har på den måde været nemmere at håndtere (for fx Carlsberg) end andre. Embedsmanden fra Center for byudvikling fortæller videre, at ”... internt så er det jo sådan, at folk kommer fra hvert deres sted i kommunen, og der er mange, der sidder med et eller andet specifikt fagområde, og derfor bliver det det, der vægter mest for dem. Og det gør vi jo ikke helt på samme måde her i Økonomiforvaltningen. Plus at vi nok er dem, der tænker mest på at projektet også skal kunne lade sig gøre økonomisk for bygherre” (interview med embedsmand, Center for byudvikling). Derfor har Carlsberg ofte haft fordel af at tage diskussioner og forhandlinger direkte med Center for byudvikling fremfor eksempelvis Center for bydesign. I forhold til parkeringsnormen har det dog været en tvetydig diskussion – måske netop fordi Center for byudvikling også er afsender på kommuneplanerne, hvor der sideløbende med udviklingen af Carlsberg Byen blev kalkuleret med reducerede parkeringsnormer for byudviklingsområder. Det var også en diskussion, der endte med at gå i hårdknude.

Når diskussionen så går i hårdknude, rykker den endnu et skridt op ad i systemet. En embedsmand i Center for bydesign, forklarer det således: “Der er argumenter og notater og drøftelser, som er foregået på embedsmandsniveau, det niveau hvor jeg er, og så bliver den løftet op på styregruppeniveau på et tidspunkt. Og hvis den er gået mere i hårdknude, så kommer den et led op på direktørniveau og på borgmesterniveau. Jeg tror faktisk, den var helt oppe at ringe” (interview med embedsmand, Center for bydesign). Det er ikke unormalt. Ifølge direktøren fra Carlsberg handler det om at bruge de muligheder, som er til rådighed: ”I nogle sammenhænge har vi jo også forsøgt at trække i de tråde, vi kan trække i. Det er typisk det politiske niveau eller toppen af embedsmandsniveau. Man har indtrykket af, nogle gange, så ved den ene del af forvaltningen ikke, hvad den anden gør, og så bliver man jo

nødt til at gå lidt højere op i systemet, hvor der er et overblik. Det er jo hele vejen op til overborgmesterniveau” (interview med direktør, Carlsberg).

Heroppe bliver forhandlingerne mere lyssky. Det er i hvert fald ikke her, jeg bliver inviteret med som flue på væggen. Gaardmand har gennem flere år beskæftiget sig med denne tendens i byudviklingen, som han betegner som ’maghonibordsmetoden’, hvor ”... de udvalgte mødes i fortrolighed omkring forhandlingsbordene og træffer beslutninger på et grundlag, som kun er kendt af dem selv og de indflydelsesrige grupper bag dem” (Gaardmand 1996:9). Her er der nogle andre interesser på spil end dem, som de forskellige enheder i embedsværket arbejder på. Det handler ikke længere om, hvor mange træer der skal være, men at Carlsberg er leverandør af et produkt (Carlsberg Byen), som Københavns Kommune er interesserede i – særligt på det politiske niveau, hvor diskussionen om parkeringsnormen altså var helt oppe at vende. En embedsmand betegner det sådan, at:

”Vi har en enormt pengestærk, magtfuld investor her, og han har et projekt som Københavns Kommune rigtig gerne vil realisere, så har man nok tendens til at prøve at lægge det lidt mere på skinner” (interview med embedsmand, Center for bydesign). Men hvad betyder det for, hvordan visionen realiseres i forhold til bæredygtighed? Hvilke interesser er der i spil omkring de beslutninger, der tages i dette rum?

Der er internt i Københavns Kommune forskellige fagligheder og interesser, som ikke er fuldkommen overensstemmende og som spiller ind på måden, man samarbejder og forhandler med fx Carlsberg. Det giver nogle gnidninger i forhandlingerne, hvor Carlsberg har muligheden for at ’ordne det’ med den politiske top uden om embedsværket. Og det giver igen nogle udfordringer for embedsniveauet, som en af mine informanter sagde, handlede det ikke kun om faglighed, altså at finde den fagligt ’bedste’ løsning, men også om at være en taktisk forhandler: ”Jeg var slet ikke bevidst om, hvor højt der bliver spillet, tror jeg. Men man kæmper sådan lidt bare på sine egne områder, ikk’?” (interview med embedsmand, Center for bydesign).

Der er ikke konsensus om, hvad der er *den* bedste løsning. Derimod er der konsensus om, at der ikke er én løsning, men at alle aktører derimod byder ind med forskellige interesser og rationaler, som skal gå op i en højere enhed. Og det er Carlsbergs ansvar at gøre:

”Det er os, der i sidste ende skal prøve at lave en plan, der kan accepteres af alle, og det er svært. Mest grotesk havde vi jo eksemplet nede ved stationsområdet, hvor Center for bydesign krævede, at vi bevarede facaderne. De gav samtidig lov til en parkeringskælder nedenunder, for det ville Center for trafik gerne have, og der kunne også bygges et 100 m højt tårn og vi kunne lave en uddannelsesinstitution – og så bevare facaderne?! Og der var også nogle, der ønskede, at vi skulle have træerne stående i hele byggeperioden. Men de kan ikke tilgodeses alle sammen samtidigt” (interview med udviklingschef, Carlsberg).

Det giver nogle udfordringer for at få enderne til at mødes. Samtidig er embedsværket sat i en låst position, fordi de er underlagt politisk styring (selvom dette ikke nødvendigvis er i overensstemmelse med deres egne faglige interesse i afdelingen): ”Jeg tror generelt Carlsberg har haft den opfattelse at vi er meget langsomme. Vi er ekstremt hurtige! Hvis man laver de ting, der falder inden for normerne. Det øjeblik man vil udfordre noget på vejområdet, så har vi måske ti politikere, der har en aktie i det.” (interview med embedsmand, Center for trafik).

Relation mellem Carlsberg og arkitekter

Jeg fremhæver her relationen mellem Carlsberg og ’arkitekter’ – som en bred fagaktørgruppe, dvs. både konkurrencedeltagere, dommere, rådgivere, ansatte i kommunen – fordi der i relationen mellem Carlsberg og de forskellige grupper jeg fremhæver, som helhed, er nogle åbenlyse modsætninger, samtidig med at der også er en, for mig påfaldende, overensstemmelse i måden eksempelvis ’biltrafikken’ bliver italesat på.

Lad os først se på modsætningerne. For hvis der er én ting, som blev klart gennem min empiriindsamling, så var det, at distinktionen mellem en bygherreverden og en arkitektverden ikke bare er en analytisk abstrakt kategori, men derimod en meget gængs skelnen, som lever ganske eksplicit i praksis. Bygherrerne er ”konservative i deres tankegang” (interview med embedsmand, Center for bydesign) og ifølge en anden af mine informanter er ”... investorerne og developerne i Danmark generelt set ikke [...] med på de toneangivende trends” (interview arkitekturrådgiver). Hun synes derimod at ”... vi burde se en større grad af risikovillighed” til fx at tage chancer i forhold til, hvordan vi tænker mobilitet og bæredygtighed (ibid.).

Men der er ifølge hende også ”... sådan en forudindtagethed i forhold til at det faktisk ender med at være investorerne, der så i sidste ende beslutter, hvad der kan gennemføres og ikke markedet. Så man kan sige, at investorerne burde have forstand på markedet, men altså nogle gange, så er det bare lidt tankevækkende, at vi ikke kan bygge det, der allerede findes i den eksisterende by. Og der vil folk jo gerne bo!” (ibid.).

Udfordringen i denne relation mellem Carlsberg og arkitekterne er, at ’arkitektværdierne’ fremstår blødere end fx trafikprognoser, og det gør det sværere at omsætte til økonomi og konkrete forhandlingsværktøjer. I et interview med en embedsmand (der selv er arkitekt) snakkede vi om, hvordan arkitektværdier og -faglighed fungerer overfor beslutninger, der vedrører sig fx trafik: ”Hvis man snakker trafik, så ved jeg, man har nogle scenarier og modeller. Det er allermest sådan noget fysik og tal og konkret beregning. Men ellers kan man jo ikke rigtig se ud i fremtiden. Jeg ser ligesom på sådan en masterplan og siger ’wow’ og vi laver snit og perspektiver og bruger vores erfaringer og mavefornemmelser” (interview med

embedsmand, Center for bydesign). Forhandlingerne og diskussionerne bliver forvredet, fordi interesserne bygger på forskellige rationaler, som kan fremføres med forskellig vægt. En anden embedsmand (fra Center for byudvikling) genkendte billedet, hvor de forskellige rationaler og interesser opvejes mod hinanden i de konkrete forhandlingssituationer: ”Selvfølgelig har bygherre også en interesse. I det her tilfælde vil de jo selvfølgelig gerne have økonomien til at hænge sammen, og så må man jo sige, hvor tungt vejer det her argument om træer?” (interview med embedsmand, Center for byudvikling). Her så vi før, hvordan denne forståelse embedsmanden udtrykker her også er med til at knytte eksempelvis Center for byudvikling tættere med Carlsberg, især sammenlignet med Center for bydesign.

Nogle af disse observationer tenderer til at bekræfte det udbredte billede af bygherren som den konservative overfor arkitekterne som de mere bløde, og måske også længere væk fra virkelighedens verden. Det så jeg også i forhold til diskussionen om biltrafikken, hvor det for Carlsberg handlede om en høj parkeringsnorm, mens det for flere arkitekter handlede om, at bilerne var noget, der skulle gemmes lidt af vejen. Der hvor jeg så fik udfordret min opfattelse var i i forhold til bilens rolle i byen. Jeg fandt, at flere arkitekter faktisk italesætter bilen på samme måde som bygherrerne. I et interview beretter en arkitekt fra Center for bydesign fra et dialogmøde:

”Der kom jo faktisk en aktiv foreningsmand engang vi holdt et borgermøde og sagde, at hvis den skal være bæredygtig, så må der overhovedet ikke kommer biler ind. Men det kan man bare ikke! Der skal jo være adgang til alle huse. Og der er ingen, der ønsker sig det heller.” (interview med embedsmand, Center for bydesign).

Hun italesætter altså bilen, som på den ene side det nødvendige onde, men også som det der er med til at gøre, at byen overhovedet kan fungere – et rationale jeg mødte flere gange hos Carlsberg. Det samme gjaldt for én af arkitekturrådgiverne, som på den ene side lagde vægt på at Carlsberg burde være mere risikovillige i forhold til fx at nedsætte mængden af parkering. Jeg konfronterede hende med, at Carlsberg jo netop havde en interesse i en høj parkeringsnorm, hvor hun svarer, at ”...det er jo et eller andet sted skuffende! At Carlsberg ikke holder fast i det der var visionen! Fordi lige præcis den her bydel behøver ikke at have de høje parkeringsnormer på grund af den placering, de har” (interview med arkitekturrådgiver), men samtidig holder hun fast i bilen som en del af byen: ”... altså det er også en illusion at skrive bilerne helt væk. Fordi det er ligesom en del af den samlede mobilitetspakke, men jeg tror, at det vi har været så dygtige til her i København, er jo, at vi har udviklet et komplementært system af mange netværk der overlapper. Og derfor har vi en utroligt stor frihedsgrad” (ibid.). Her bliver bilen koblet på en diskurs om frihed og den måde, vi har indrettet os på. Så det der forbinder bygherre og arkitekter på punktet om bilerne, er måske netop denne diskurs? I kapitel 2 hvor jeg introducerer mit problemfelt er denne integration af bilen i det moderne menneske forestilling om frihed og bilens rolle i det moderne samfund

et afgørende aspekt i, hvorfor det er så svært at udfordre bilismen. Ved at udfordre bilismen udfordrer vi samfundet som helhed og vores frihed som individer. At 'bilen er kommet for at blive' eller 'der findes ingen by uden biler' handler ikke nødvendigvis om transportmidlet, men om alle de bindinger der er mellem bilen som transportmiddel til vores liv.

Jeg fandt altså i denne relation nogle modsætninger i måden at se verden på, men samtidig også en påfaldende ens opfattelse af biltrafikkens status.

Relationen mellem Carlsberg og ingeniørrådgivere

Carlsberg "har haft næsten alle store rådgivere på" (interview med udviklingschef, Carlsberg). Disse rådgivere har i forhold til projektet haft forskellige funktioner. Bl.a. ved at udarbejde rapporter omkring parkeringsnormen, trafikanalyser osv. At hente eksterne rådgivere ind er normal procedure i byudviklingsprojekter. Jeg vil i et senere afsnit (i analysens del II) komme ind på, hvordan særligt ingeniørrådgivere i Carlsbergprojektet, er med til at fremme eller begrænse interesser og kan indgå aktivt eller passivt i beslutningsprocesser.

Relationen mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune

Jeg har valgt også at se nærmere på relationen mellem de to kommuner Frederiksberg og København. I et foregående afsnit fandt jeg, at udover at Frederiksberg Kommune udgør en lille del af Carlsberg Byen, så er der mellem kommunerne nogle historiske kontroverser, som bl.a. bygger på forskellige politikker på parkeringsområdet. Jeg vil derfor se nærmere på denne relation for at undersøge, hvordan den påvirker diskussionen om parkeringsnormen i Carlsberg Byen.

Det interessante i relationen er de konflikter, der er mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune som ofte udmøntes i politiske diskussioner. Igen med parkeringsnormen som en helt central diskussion. For på Frederiksberg er parkeringsnormen som sagt gennemsnitligt højere (dvs. flere biler pr. bygget kvadratmeter. I gennemsnit ca. 1 plads / 50 m². Desuden har parkeringstaksterne her også været meget mere lempelige) end i Københavns Kommune generelt og vil også være det i Carlsberg Byen, hvis Københavns Kommunes ønske om en parkeringsnorm på 1 plads / 200 m², skulle gennemføres. Frederiksberg Kommune bruger altså parkeringsnormen som et styringsinstrument med et andet sigte end Københavns Kommune, nemlig at gøre det så nemt som muligt for bilejere. Og det er Frederiksberg Kommunes erfaring, at Københavns lave parkeringsnormer betyder at 'udefrakommende' søger til Frederiksberg, alene for at parkere, selvom de har ærinde i København.

$\frac{1 \text{ plads}}{50 \text{ m}^2}$



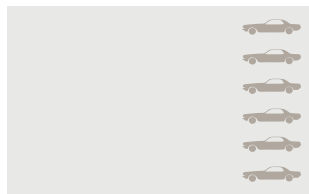
Frederiksberg Kommunes gennemsnitlige parkeringsnorm

$\frac{1 \text{ plads}}{100 \text{ m}^2}$



Carlsberg ønske til parkeringsnorm

$\frac{1 \text{ plads}}{200 \text{ m}^2}$



Københavns Kommunes ønske til parkeringsnorm

Frederiksberg Kommune har derfor en interesse i, at Carlsbergs parkeringsnorm bliver den højest mulige. De to kommuner arbejder med forskellige sigter og tilgange til mobilitet og dermed til byplanlægningen. Det sætter Carlsberg Byen i klemme mellem de to kommuners historiske kontroverser. For Carlsberg kan ikke se sig fri af, at de stadig som byherre med en grund der delvist ligger i Frederiksberg Kommune både skal tilfredsstille denne og Københavns Kommune.

Parkeringsnormen og visionen om bæredygtighed

En sidste relation jeg fremhæver er mellem parkeringsnormen og så diskursen om at 'Carlsberg skal vise vejen for bæredygtighed'.

Jeg opdagede, at det ikke bare er et spørgsmål om, at Carlsberg ønsker en høj parkeringsnorm og dermed underordner hensynet til biltrafikkens negative konsekvenser. Det handler også om, at de forskellige aktører og aktørgrupper ikke er enige om præmissen for parkeringsnormen. Hvor Københavns Kommune i Kommuneplan 2009 (den der var under udarbejdelse sideløbende med Carlsbergprojektets beslutning om norm) anser den reducerede norm for at kunne begrænse biltrafikken, og dermed være mere bæredygtigt, så lyder det anderledes hos Carlsbergs direktør: "Jeg tror simpelthen, det er fejltænkning, ganske enkelt. Det er meget nærliggende [at en stram parkeringsnorm sænker biltrafikken], men det er fejltænkning" (interview med direktør, Carlsberg). Derudover er det med udgangspunkt i Københavns Kommunes strategier, som vi så før, ikke borgerne i København, men derimod pendlerne der bidrager mest til trængslen, men også denne præmis er direktøren uenig i: "Det der i virkeligheden er det politiske problem omkring trængsel, det er faktisk ikke dem, der kommer ude fra og ind, det er bilejerskabet i byen" (ibid.). Med det udgangspunkt vil det for Københavns Kommune være et tiltag for at skabe mere bæredygtighed med en lavere parkeringsnorm, mens det for (direktøren i) Carlsberg ikke er.

Tværtimod kan en for lav parkeringsnorm også opfattes som ubæredygtigt, fordi det ifølge flere aktører involveret i Carlsberg Byen ikke er muligt at tiltrække erhverv uden gode parkeringsmuligheder, og at der ganske enkelt ikke er grundlag for at lave en by, som jeg har gennemgået i de foregående afsnit. Derudover tilføjer flere aktører, at det ikke er bæredygtigt heller, fordi færre parkeringspladser skaber mere parkeringssøgende trafik og at flere parkeringspladser derimod kan bidrage til at hindre denne unødvendige kørsel og dermed til at sikre en mere bæredygtig situation. Det interessante er, at også politikere og embedsmænd i Københavns Kommune besidder denne holdning (altså samme sted som kæmper for en lav parkeringsnorm i Carlsberg Byen): "...hvis der slet ingen bilparkeringspladser er, så vil folk ikke bo her og de vil ikke arbejde her. Firmaer vil ikke lokalisere sig her. Og så er der ligesom ikke så meget tilbage...Så selvom vi jo selvfølgelig laver parkeringspladser, når vi bygger noget nyt – det bliver man altså nødt til – så vil der jo komme biler. Byen går måske helt i stå, hvis der slet ikke er nogle parkeringspladser. Så ud fra sådan en meget indsnævret tankegang om, at biler bare er onde, så er det ikke bæredygtigt i sig selv, MEN hvis man vil have en by, der overhovedet skal fungere, så bliver man nødt til at have en eller anden form for plads til biler" (interview med embedsmand, Center for byudvikling). Koblingen mellem parkeringsnormen og at "Carlsberg skal vise vejen for bæredygtighed" bliver uklar – også i forhold til Københavns Kommune, for hvilke interesser er der i spil, og hvilke vægter højest når de er modstridende?

Opsummering relationsanalysen

Relationerne her viser et udsnit af den kompleksitet, som hersker i byudviklingen – ingen elementer kan forstås uafhængigt af hinanden, interesser, rationaler og forståelser er bundet sammen på måder, der ikke er entydige, men derimod ofte modstridende.

Relationen mellem Carlsberg og Københavns Kommune er ikke entydig, fordi Københavns Kommune består af mange forskellige afdelinger og niveauer, hvor faglighed, målsætninger og interesser har indflydelse på den måde samarbejdet og forhandlingerne forløber. Københavns Kommune er til tider uenig med sig selv, og de modstridende interesser kan betyde, at Carlsberg kan udnytte strategisk i denne relation.

Selvom der blandt aktører og aktørgrupper hersker forskellige og også modstridende faglige opfattelser, er diskursen om, at 'bilen er kommet for at blive' og 'bilen er med til at skabe byen' ofte eksplicit

I relationen mellem Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune ligger nogle historiske kontroverser, hvor de to kommuner på den ene side bruger parkeringsnormen som styringsinstrument med forskellige formål, men på den anden side også er påvirket af hinandens parkeringsnormer.

Præmissen for at bruge parkeringsnormen som styringsinstrument er uklar – er det overhovedet muligt at styre trafikken med en parkeringsnorm? Er det borgernes bilkørsel eller pendlernes, som udgør trængselsproblemet? Og er det bæredygtigt at tilskynde parkeringssøgende trafik?

SAMMENFATNING ANALYSEDEL I

Situationsanalysen har måske i virkeligheden rejst flere spørgsmål, end den har besvaret, og det er dem, jeg vil tage med videre til mit følgende praksisafsnit. Her forsøger jeg at tegne et mere diakront billede af situationen i modsætning til situationsanalysens synkrone billede. Jeg har identificeret fire nedslagspunkter ud fra de spørgsmål, der er opstået undervejs i situationsanalysen baseret på, hvad der relaterer sig til afhandlingens problem. Nedslagspunkterne rummer eksempler, som jeg med en praksisteoretisk tilgang vil analysere for at komme nærmere en forståelse af, hvorfor visionen om bæredygtighed ikke altid bliver en realitet i byudviklingsprojekter.

1

Den fri idékonkurrence. Det første nedslagspunkt sætter fokus på formuleringen af visionen og (arkitekt-)konkurrencen. Jeg undrer mig først og fremmest over, hvordan Carlsberg og Københavns Kommune med forskellige interesser, tilgang og målsætninger (og det gælder også internt i kommunen) er blevet enige om én formulering, visionen, der danner udgangspunktet for det efterfølgende arbejde? Og hvorfor er det blevet lige netop bæredygtighed, visionen handler om? Jeg vil også se på, hvordan visionen bliver oversat og omsat i selve konkurrencen på baggrund af konkurrenceprogrammet.

2

Bearbejdning af vinderforslaget. I det næste nedslagspunkt ser jeg på, hvordan idéforslaget omsættes til et input til en rammelokalplan. Hvordan oversættes visionen om bæredygtig samtidig med, at et ønske om fx en høj parkeringsnorm presser på? Og hvordan kobles forskellige aktørers forestillinger om fx parkeringsnormen i et endeligt og samlet input til rammelokalplanen?

3

Fra rammelokalplan til første spadestik. I det tredje nedslagspunkt ser jeg på vedtagelsen af rammelokalplanen og dens bestemmelser, og hvordan de første skridt tages i forhold til den egentlig implementeringsfase. Hvordan oversættes visionen, der indtil videre kun har været beskrevet i ord og billeder, til konkrete bestemmelser og herefter til reelt byggeri? Og hvad er der blevet af bæredygtigheden, når beslutningerne materialeres gennem implementeringen?

4

Bæredygtighed, branding og borgere. I det fjerde og sidste nedslagspunkt ser jeg på, hvordan Carlsberg Byen opnår en sølvmedalje med bæredygtighedscertificering DGNB, og hvordan certificeringen indgår i realiseringen af visionen om bæredygtighed, og jeg ser nærmere på borgeres og interessenters rolle i realiseringen.

Jeg vil som sagt bruge et praksisteoretisk perspektiv til den næste del af analysen.

INDLEDNING TIL ANALYSEDEL II

Praksisteorier gør mere end at beskrive, hvad mennesker gør. En praksisteoretisk tilgang er ikke blot en tilgang til at observere aktiviteter, men skal snarere forstås som en ny måde at se på. Praksisteorier er et alternativ til de kognitivistiske perspektiver, som forsøger at forklare fænomener, som noget der stammer fra sindet eller fra menneskets hjerne alene (Nicolini 2013). Derimod forudsætter praksisteorien strukturdualitet mellem sociale relationer og samfundet. Strukturen er med til at forme aktørers handlinger, men aktøren er ligeledes med til at forme strukturen.

Det er spillet mellem aktør og struktur, som er omdrejningspunktet i den praksisteoretiske tilgang, hvor praksisser skal ses som meningsskabende, identitetsformende og ordensproducerende aktiviteter (Nicolini 2009). Jeg bruger en praksisteoretisk tilgang som forlængelse af Suchmans planforståelse, hvor handlinger skal forstås situeret, og planer ikke er opskrifter på handling fostret i individets sind (Suchman 2007). Den praksisteoretiske tilgang er en måde at analysere disse situerede handlinger

Der findes ikke bare én praksisteori. Det er snarere en familie af teorier, som bygger på et net af historiske og konceptuelle ligheder, hvor de forskellige perspektiver ikke behøver at være i uoverensstemmelse med hinanden (Nicolini 2013). I denne afhandling har jeg taget udgangspunkt i en tilgang, som er introduceret i "Dynamics og Social Practice" af Shove et al. (2012), men uden at jeg begrænser mig hertil. Tilgangen er baseret på idéen om, at praksisser er defineret gennem indbyrdes relationer mellem elementerne kompetencer, mening og materialitet (Shove et al. 2012). Det er, med Shove et al.'s egne ord, en strømlinet version (sammenlignet med andre praksisteoretiske tilgange), men i stedet for at gøre analysen mere overfladisk, giver simplificeringen en mulighed for bedre at kunne analysere, hvordan praksisser etableres, opføres, består og nedbrydes over tid (2012:120).

Shove har både i dette og tidligere arbejde forsøgt at demonstrere anvendelsen af praksisteori i empirisk sociologiske analyser, hvor der er fokus på materialiteten, og hvor praksisserne som mikroprocesser konsekvent ses i samspil med samfundsmæssige dynamikker i tid og rum (Halkier & Jensen 2008:56; Shove 2003). Den strømlinede tilgang trækker på andre mere ekspliciterede tilgange, bl.a. Schatzki og Reckwitz, som jeg også vil referere til, hvor det giver mening i forhold til afhandlingens problemstilling.

Praksisteorien er ikke ny. Den bygger på et teoretisk fundament, der har været bygget op gennem mange år – også længe før man begyndte at snakke om en egentlig praksisteori. Tilgangen(e) trækker således tråde tilbage til starten af det 20. århundrede, både til Wittgenstein og Heidegger, men også pragmatismen med Dewey og post-strukturalismen med Foucault.

INTRODUKTION TIL PRAKSISTEORI

Praksisteorien er dybest set blot en samling af forståelser, som alle bygger på studiet af praksisser. Selve praksistankegangen trækker som sagt sine rødder helt tilbage fra Wittgenstein og senere Giddens, der udviklede sin teori om praksis i sit framework for strukturationsteorien – stærk influeret af Wittgenstein samt Heidegger (Reckwitz 2002). Heidegger identificerer praksis som kilden til mening og argumenterer for, at erfaring bedst kan forstås som en løbende proces inden for hvilken vaner og rutiner konstant udfordres og transformeres. Erfaring opstår altså ikke som resultatet af en bestemt hændelse eller intentionel handling (Shove et al. 2012:4). På trods af forskellige udgangspunkter og fokus peger de begge på, at praksis er det helt centrale (Shove et al. 2012).

Reckwitz klassificerer praksisteori som en kulturteori. I hans optik er alle praksisteorier eksempler på kulturteorier, uden dog at kulturteorier kan klassificeres som praksisteori (Reckwitz 2002). Årsagen er at praksisteoriernes vokabularer står i opposition til både de målrettede og normative forklaringsmodeller for handling (Reckwitz 2002:246). Det er altså i opposition til den kognitivistiske plan- og handlingsforståelse, som også Suchman opponerer imod samt den normative handlingsteori, Durkheim introducerede i starten af 1900-tallet i forsøget på at forme et 'korrekt' perspektiv i sociologien (ibid.). Praksisteorierne vil i stedet forsøge at omfavne både handling og den sociale orden (Reckwitz 2002).

Hvad betyder en praksisteoretisk tilgang?

I alle praksisteoretiske tilgange kan praksisser forstås som grundlæggende tilstande af sociale relationer og gensidige handlinger, hvori der eksisterer normer og mening (Shove et al. 2012). Praksisser opstår og eksisterer på baggrund af løbende rutinerede og gentagende præstationer, og det er derfor afgørende at se praksisser som hele tiden værende i bevægelse – de er flydende snarere end statiske. Der udføres altså hele tiden adskillige praksisser (samtidig). Nogle er direkte afhængige af hinanden ('bygherrepraksissen' er kun noget, hvis den før eller siden kobles til en 'entreprenørpraksis', som kan udføre et byggeprojekt), andre er i konkurrence med hinanden (enhver der har cyklet i København kan se, at det at cykle og det at køre bil er to praksisser, som ofte er i konkurrence med hinanden) og andre igen er måske både afhængige af og i konkurrence med hinanden (her kan vi bruge eksemplet på forskellige transportpraksisser (at man kan tage cyklen med i S-toget styrker begge praksisser, mens det også konkurrerer mod en 'bilpraksis')). Man skal altså forstå praksisser, som en del af en verden, hvor sociale enheder optræder og disse sociale enheder skal altid forstås i forhold til andre – også i historisk forstand, idet hver social enhed, og dermed praksis, er resultatet

af tidligere praksisser. Ifølge Nicolini kan man se det som en komplekst sammensat verden – et maskineri – inden for hvilken det er svært at trække grænser i mellem sociale enheder (Nicolini 2013). Der er overlap mellem praksisser (og sociale enheder) hele tiden og over det hele, og man kan ikke forstå (eller designe) en praksis fuldstændigt isoleret fra andre praksisser (Nicolini 2013).

Handlinger er det centrale i alle praksisteoretiske tilgange, og det skal ses som dannelsen og fortsættelsen af socialt liv (Nicolini 2013). Dette gælder for selv de mest trivielle aspekter af det sociale liv – eksempelvis familie, myndigheder, institutioner og organisationer, som alle sammen opretholdes gennem gentagne præstationer af aktiviteter – det er med til at skabe den sociale struktur (Nicolini 2013). Den sociale struktur eksisterer dermed (udelukkende), fordi disse aktiviteter udføres (Nicolini 2013:3), og verden eksisterer altså som et resultat af praksisser. Handlinger er således en ressource for andre handlinger. Det betyder at strømmen af praksisser er konstant, og at der ikke er øjeblikke, hvor sociale arrangementer starter på en frisk (Shove et al. 2012:125). Enhver 'ny' kombination af elementer og praksisser er på den måde 'vokset' ud af det, der er sket før (ibid.). Gentagne handlinger er på den måde med til at skabe og opretholde praksisser (og dermed opretholde social struktur osv.), men det skal ikke forstås som fuldstændigt identiske handlinger. Alle handlinger er nemlig forskellige fra den forrige, og altså unikke, og selvom de forekommer at være nærmest ens, som fx det at køre bil, så er deres (små) forskelligheder med til gøre, at praksissen forandres en lille smule hele tiden (samtidig med at de næsten ens handlinger gør det til en meget stabil praksis, der ikke overordnet set forandres så let). De små forandringer i måden at handle på kan også føre til, at praksissen langsomt nedbrydes (så den måske ikke længere er tilpasset omgivelserne).

Praksissernes stabilitet og ustabilitet er et centralt aspekt i forhold til den problemstilling, jeg undersøger. For en omstilling væk fra en ubæredygtig situation kræver forandringer.

Fokus på aktør-struktur-forholdet

Centralt for den praksisteoretiske tilgang er, at praksissen er den grundlæggende analyseenhed – ikke praktikerne. Det er først når vi begriber praksisser og de omgivelser de er en del af, at vi kan forstå hvilken agency hos en aktør, der er blevet gjort mulig. Dette er et centralt aspekt af praksisteorier, som dermed kan modsættes mange andre forståelser omkring handling, der anser sociale fænomener for at stamme fra mere eller mindre rationelle handlinger udført af individuelle subjekter. Igen også det som Suchman opponerer imod i sin planforståelse, hvor hun lægger vægt på, at handlinger er situerede og at intentioner og planer ikke kan adskilles fra handlingerne og fremstilles rationelt og uafhængigt af den sammenhæng, de udføres i. Vores rationalitet og logik er ikke universel eller absolut, men relativ til de praksisser, vi deltager i.

Dette fokus på praksissen fremfor praktikerens betyder ikke, at teorierne ikke ser rum for initiativ, kreativitet eller individuelle præstationer. Tværtimod skal de forstås som nødvendige, fordi det at udføre en praksis altid vil kræve en tilpasning til nye omstændigheder (som netop også er årsagen til, at praksisser ikke skal forstås som eksakte gentagelser eller som færdige eller fuldstændige interventioner). Til gengæld finder de individuelle præstationer kun sted som en del af en igangværende praksis og i forhold til andre mere eller mindre stabile praksisser. Fokus er derfor ikke på individets handlinger alene, men på praksissen. Derfor skal praksisser forstås således, at de giver rum til aktørers handlen ved at acceptere, at aktørerne både påvirkes og begrænses af strukturer, men at disse strukturer også kan transformeres og opløses gennem menneskelig handling og interaktion (Nicolini 2013). Det kan forstås som en dynamisk relation mellem praktikerens og den praksis, han eller hun er engageret i, som har en gensidigt transformerende effekt. Individet er hverken autonomt handlende eller determineret af strukturer, men ses som socialt handlende, der på samme tid indgår i sociale felter, som er konstituerende for den sociale orden (Giddens 1984).

Jeg følger altså som udgangspunkt praksissen og dennes forandring over tid, i stedet for at følge aktøren (som fx i aktørnetværksteori). Denne (midlertidige) decentrering af aktøren er i overensstemmelse med Shove et al.'s argument om, at det netop er i det øjeblik, hvor aktøren 'gør' (altså udfører praksissen), at han samtidig reproducerer selve den praksis, han er engageret i (2012). Aktøren reproducerer altså de elementer, som praksissen er formet af. Ud fra denne tese, argumenterer Shove et al. for, at det ved at følge elementers kurs og udvikling, er muligt at beskrive og analysere en praksis' forandring og stabilitet uden at skulle fokusere på enten agency eller struktur hver for sig (2012). Og det er netop det, jeg gør, når jeg ser på de praksisser, som er involveret i Carlsbergprojektet – jeg kigger ikke på enkelte aktører eller på strukturer og systemer, men på sammenhæng mellem aktørerne og strukturerne.

Dette fokus på praksissen i stedet for aktørerne adskiller sig ikke blot fra andre teoretiske perspektiver, men også fra den tilgang, som præger mange nutidige politiske forsøg på at skabe forandring i samfundet. Tiltag i forhold til bæredygtighed er ingen undtagelse. Mange af disse er baseret på en idé om, at fx 'staten' som udefrakommende kan anvende forskellige instrumenter, fx guleroden, pisker eller formaninger, der skal få borgeren til selv at ændre sin adfærd og tage det 'rigtige' valg (Shove et al. 2012). Men hvis vi går ud fra tanken om, at praksisser, reproduceret i et hvilket som helst samfund, er resultatet af komplekse og konstant opstående og igangværende processer, som ingen aktører selv har kontrol over, får disse politiske instrumenter en anden betydning (Shove et al. 2012:144). Disse politikere og øvrige beslutningstagere er per definition selv en del af de mønstre, systemer og sociale ordninger (praksisser), som de gerne selv vil styre (ibid.). Når jeg ser på Carlsbergprojektet, så ser jeg ikke aktører (beslutningstagere, politikere, planlæggere osv.) som alene indgår i bestemte faglige praksisser. Disse aktører er eksempelvis også del af en mobilitetspraksis og dermed også selv en del af det, som de ønsker forandre.

Den tanke, der ligger til grund for de tiltag som laves og de instrumenter der bruges (i forhold til adfærdssændringer), er ikke noget, som 'kommer udefra' men snarere fra praksisserne selv (ibid.). De handlinger der foretages med hensigten om at skabe forandring, kan sagtens have effekt, om den er intenderet eller ej, men effekten skal ses som en del af de allerede igangværende praksisdynamikker (ibid.:145).

Hvad er en praksis?

Det er svært at definere hvor (eller hvornår) en praksis starter og slutter, når der ikke er klare grænser. Hvad en praksis er, er derfor det evige spørgsmål i praksisteori – og det springende punkt i forhold til, hvad der differentierer de forskellige tilgange fra hinanden (derfor vil jeg i dette afsnit fokusere på den generelle praksisforståelse, men jeg uddyber min forståelse af praksisbegrebet nærmere i et senere afsnit). Selvom praksisser kan differentieres og få navne, så har de ikke grænser som sådan (Nicolini 2013:180). At tænke på det sociale som klart afgrænsede enheder med relationer er fra en teoretisk diskurs, som er fremmed og på mange måder modsat tanken i praksisteori (ibid.). Derfor er det en hårfin balance, når Shove et al. definerer, hvad der tæller som en praksis (altså de forskellige elementer) (2012). Tilgangen må derfor ikke forveksles med repræsentationer af bundne enheder. Praksisser skal tænkes som regimer af aktiviteter og processer, der kan bruges som en form for byggeklodser til teoretisering og analyseobjekter (Nicolini 2013:180). Jeg bruger praksisbegrebet til at forstå, hvor de modstridende tilgange og forståelse, som jeg identificerede i situationsanalysen, udspiller sig – og også bliver produktive, forstået på den måde, at projektet bevæger sig fremad (mens visionen bliver oversat og omsat).

Praksisser indebærer forskellige typer kropslige bevægelser, forskellige typer mentale aktiviteter, ting og den måde de bruges på, baggrundviden i form af forståelse, knowhow, følelser og motiverende viden (Reckwitz 2002:249). Det betyder, at praksissen bliver rutinerede måder at forstå verden på, at ønske noget og at vide, hvordan man skal gøre noget (ibid.). For praksisteori er rutinisering den sociale strukturs natur. Det vil sige, at praksisser er rutiner; rutiner med at bevæge kroppen, med at forstå og ville, bruge ting (Reckwitz 2002:255). Igen er det ikke praktikerne i sig selv, der er i fokus, men hvordan disse 'måder at gøre på' er en del af praksissen.

Hvem (eller hvad) er individet i en praksis?

Dette fokus på praksissen frem for aktøren (eller strukturen) betyder ikke, at aktørerne ingen rolle spiller. Men det betyder, at den skal forstås anderledes end i andre teorier – i praksisteorien skal aktørens agency forstås gennem praksissen og ikke som noget, aktørerne besidder i sig selv.

Aktøren er centrum for mange klassiske handlingsteorier (Reckwitz 2002:256). Men i praksisteori skal aktøren med sin krop og sind forstås som bærer og udfører af sociale praksisser. Aktører eksisterer så at sige i kraft af deres handlinger (og det betyder både de kropslige og mentale rutiner) i en praksis (Reckwitz 2002). Som aktører forstår vi verden, os selv og bruger vores knowhow og motivation i forhold til bestemte praksisser (ibid.). Aktørens rolle skal ikke forstås, som at den er reduceret til at være passiv eller robotagtig. Vi tænker, føler, oplever og handler, men som en del af de praksisser vi deltager i. Praksisserne former dem vi er og vores deltagelse i flere praksisser former vores handlinger og vores måder at deltage i forskellige praksisser på (May 2001). Og det er netop også det, der gør at vores praksisser forandres hele tiden (Shove et al. 2012).

Praksis er som sagt rutinerede handlinger. I disse handlinger er kroppen ikke blot et instrument, men handlingerne skal i sig selv ses som kropslige bevægelser. En praksis kan derfor forstås som et produkt af at øve kroppen på en bestemt måde: vi lærer en praksis, vi lærer at være kroppe på en bestemt måde (det er altså mere, end bare at bruge vores kroppe) (Reckwitz 2002). Det inkluderer rutinerede mentale og følelsesmæssige aktiviteter, som på et eller andet plan også er kropslige. Man kan sige, at hvis praksisser er det sociale, så er de rutinerede kropslige præstationer det sociale i social orden (Reckwitz 2002). De nemme eksempler er at spille fodbold eller køre bil, hvor der er meget let genkendelige handlinger og altså måder at gøre tingene på, og regler at følge (ikke nødvendigvis overholde). Det ville også være en meget taknemmelig empiri, hvis det var sådanne eksempler, jeg brugte. Men det gør jeg ikke. Her er kategorierne mere abstrakte, når jeg fx analyserer en 'bygherrepraksis', for hvad er det lige for rutinerede kropslige bevægelser, der indgår her? Denne udfordring belyser det aspekt af praksisteorien, som peger på, at praksisser ikke behøver at blive udført identisk for at bestå. Bærere af praksisser har ikke den samme opførsel gennem flere hændelser og ingen af handlinger er som sådan identiske – praksisser er altså ikke 'determinerbare' i den forstand (Nicolini 2013:226). Praksisser handler derfor mere om at skabe, om inventioner og improvisationer, hvis formål er at producere en lighed ud fra noget, der per definition er forskelligt og foranderligt (ibid.)

I bygherrepraksissen er der handlinger, som går igen – det kunne være forhandlinger med kommuner eller at sende opgaver i udbud til entreprenører. Når jeg ser på Carlsberg og hvordan aktører fra Carlsberg optræder, så ser jeg dem indgå i en praksis, som er unik for

Carlsberg-projektet, men er en del af en overordnet bygherrepraksis (der altså kan forstås som et bundt af praksisser). For at kunne se noget om de faktiske og potentielle bærere af de praksisser jeg analyserer, er jeg nødt til at behandle praksisserne som nogenlunde stabile. I det mindste for at kunne analysere, hvem der er involverede eller ej.

En praksis repræsenterer altså (i analytisk forstand) en form for mønster, som kan fyldes ud af en række enkeltstående ofte unikke handlinger, der reproducerer praksissen (fx kan det at forbruge varer 'fyldes ud' af forskellige måder at forbruge på) og faktisk af mange forskellige praksisser på en gang, som ikke behøver at være koordinerede som sådan. At absorbere, eller blive absorberet, i en praksis handler ikke blot om at være bærer af mønstre af kropslig adfærd og særlige rutinerede måder at forstå, vide og ønske på, men indebærer også at man accepterer visse normer for, hvad der er rigtigt og forkert. Man kan sige at praksisser former vores interesser og vores måde at føle på (Nicolini 2013). Dette skal forstås som egenskaber ved praksissen, som individet er en del af, og derfor ikke som en egenskab ved individet selv (Reckwitz 2002). Hertil skal det nævnes, at ikke alle praktikere er trofaste eller loyale overfor deres praksis, så der er ikke tale om, at alle på samme måde absorberes i en praksis. Praktikerne behøver ikke nødvendigvis at fortolke deres praksis som subjektivt meningsfulde og intentionelt rettede mod bestemte formål (Halkier & Jensen 2008:58).

Hvad kan denne praksisteoretiske tilgang?

Som sagt har jeg opbygget min tilgang i denne afhandling ud fra Shove et al.'s 'strømlinede' version af praksisteorien med det formål at åbne op for nye analytiske perspektiver og en tilgang, der er metodisk mere håndgribelig end øvrige praksisteoretiske tilgange – men det er altså ikke en forkastning af eksisterende praksisteoretiske tilgange, tværtimod.

Mange (praksisteoretikere) argumenterer for, at praksisser udgør og bliver udgjort af løbende handlinger i det 'daglige liv' og sociale strukturer. Shove et al. vil gerne vise, hvordan dette sker. Det er bl.a. derfor, de har gjort brug af at begrænse mængden af ord og har simplificeret forståelsen af praksisser som bestående af elementer (2012). Som tidligere beskrevet bygger tilgangen på en analytisk forståelse af praksisser som bestående af henholdsvis menings-, kompetence- og materialeelementer, og at mennesker skal ses og forstås som bærere af disse praksisser (Shove et al. 2012). Tilgangen understreger den centrale betydning af de indbyrdes forbindelser mellem elementerne i en praksis. Det er relevant, fordi det netop er disse elementers forbindelser og deres udvikling, som er afgørende for, om en praksis' konfigurationer (for-)bliver effektive – altså om praksissen (fortsat) fungerer (ibid.).

Ved at behandle elementer som praksissers byggeklodser og ved at fokusere på elementernes generiske egenskaber er det analytisk nemmere at identificere fremvoksende mønstre af elementer og forbindelser mellem elementer og praksisser (Shove 2012:121). Det er altså en ny analytisk ramme for at analysere praksissers dynamik fra forskellige vinkler. Elementbegreberne er vokabular til at beskrive netop dette, altså hvordan praksisserne og deres elementer er relateret til hinanden, deres dynamikker, og hvordan praksissernes elementer forbindes gentagne gange på lignende måder (og altså ikke skal forstås som resultatet af en lineær normaliseringsproces) (ibid.).

Tilgangens strømlinede form er både en styrke og svaghed. For i simplificeringen af, hvordan en praksis forstås, udjævnes også nogle nuancer, som kunne åbne for andre analytiske pointer. Jeg anerkender, at det kan være en kritik i denne analyse. Samtidig lukker tilgangen ikke døren for andre analytiske perspektiver, hvilket jeg løbende vil gøre brug af. Dels vil jeg nuancere meningsbegrebet ud fra Schatzkis praksiskategorier (2002). Der er ikke tale om en praksisteoretisk analyse i Schatzkis ånd, men en refleksion over, hvordan 'mening' (i Shoves et al.'s forstand) ikke er et entydigt begreb, men både knytter sig til mål, tilskrivning af betydning osv. i praksisen. Og også materialitetsbegrebet vil jeg uddybe. De forskellige praksisteoretiske perspektiver har hovedsageligt fokuseret på betydningen af fælles forståelser, normer, meninger, praktisk bevidsthed og formål (Shove et al. 2012). Det vil sige klassiske sociale fænomener. Dette udvider Shove et al. til også at omfatte en materialitet, der ellers ikke er udbredt i de teorier om det sociale. Materialitet spiller i en bymæssig sammenhæng en uomgængelig rolle. Det er ikke muligt at forstå de praksisser, der er i spil og forstå hvordan de stabiliseres, forandres, nedbrydes uden at forstå de infrastrukturer, der på sin vis udgør byen. Infrastruktur er noget, som opstår for mennesker i (organiserede) praksisser, knyttet til aktiviteter og strukturer (Star & Ruhleder 1996:112). At planlægge for et mere bæredygtigt samfund i en bymæssig forstand handler ikke blot om at forandre eller skabe nye planlægnings- og mobilitetspraksisser. Hvis ikke vi forstår og anerkender de bindinger som eksisterende infrastrukturer – om det er bilinfrastrukturen eller planlægningsinfrastrukturer – så kan vi ikke forstå praksisserne og deres potentiale og barrierer for forandring. Det er i forståelsen af infrastrukturen, at vi begynder at forstå, hvorfor bæredygtig mobilitet ikke blot er et spørgsmål om at fjerne biltrafikken, og hvorfor bæredygtig mobilitet heller ikke kan opnås ved blot at etablere nye infrastrukturer til bæredygtige alternativer.

Shove et al. henter anskuelser fra Science and Technology Studies (STS), hvor teknologi spiller en central rolle, og samtidig har forståelsesmæssige overensstemmelser med praksisteorien. Centralt for Shove et al.'s tilgang er altså et fokus på materialiteters konstituerende roller (ibid.). Dette er især belyst i Bruno Latours aktørnetværksteori (ANT). Samtidig afviger denne praksisteoretiske tilgang fra ANT på andre områder, ved bl.a. ikke at følge ideen om at materialer "... constitute the sticky anchor weights of social action" (Shove et al 2012:10). Materialiteten skal i et praksisteoretisk perspektiv altså ikke ses som 'hjørnestenen' i social

handling, men som et element af den sociale handling. Netop denne konklusion kommer også andre forfattere til, bl.a. Suchman, der pointerer, at teknologi kun giver mening, hvis den fungerer/forstås i effektive konfigurationer (ibid.). Med effektive konfigurationer forstår jeg konfigurationer, dvs. integration af elementer som både er objekt og subjekt, materialitet og mennesker, der producerer eller udretter noget. Shove peger, både i de senere og tidligere bidrag til praksisteorien, på, at dette forhold mellem det menneskelige og materielle (humane og ikke-humane) bedre kan forstås, når det er fremstillet i en (materialiseret) praksisteori (ibid., Shove 2003).

Shove et al. bygger videre på Reckwitz' praksisforståelse ved at se praksisser som bestående af gensidigt afhængige relationer mellem elementer (2012). Elementerne deler de, som jeg fortalte før, op i kategorier: mening, materialitet og kompetencer. I næste afsnit uddyber jeg, hvad disse kategorier skal betyde, men først vil jeg præsentere to forskellige analytiske tilgange til praksisbegrebet. Det ene praksis-som-handling (practice-as-performance) og det andet praksis-som-enhed (practice-as-entity).

Praksis-som-handling skal forstås som en aktiv integration af elementer, som er kulturelt og historisk situeret (Shove et al. 2012). Praksis-som-handling kommer af det i litteraturen beskrevne 'praxis' (eller med Schatzkis termer: dispersed practices, der omfatter fx pege, lege, joke osv.), der beskriver menneskelig handling (Reckwitz 2002). Det er altså netop det at 'gøre' – altså at reproducere en praksis. Når man fx kører bil, 'gør' man. Dvs. man udfører en praksis, og derved reproduceres den. Med andre ord kan praksis-som-handling ses som et begreb, der betegner det der sker – processen for praksissens tilblivelse, reproduktion og nedbrud.

Praksis-som-enhed skal forstås som noget, der opstår når strømme af gentagede samt nye innovative præstationer krydser hinanden og konstitueres gennem integrationer af elementer (det som Schatzki kalder: integrative practices). Praksis-som-enhed beskrives i litteraturen som 'practice' og altså praksis i den forstand, som jeg indledte dette afsnit med; som rutinerede typer af adfærd, som består af forskellige elementer, der er indbyrdes forbundne med hinanden (Reckwitz 2002). Ved analytisk at beskrive hvordan disse elementer i praksissen forbliver som de er, hvor de er, eller hvordan de er mobile, kan man begynde at forstå og se, hvordan praksis-som-enhed opstår og altså hvordan praksisser relaterer til hinanden (også når praktikere og præstationer er separeret i rum og tid) (Shove et al. 2012). Når jeg ser på en 'bygherrepraksis', så er der tale om en praksis-som-enhed. Med andre ord kan praksis-som-enhed ses som et begreb, der forklarer praksisserne, når de er opstået – og har altså et andet perspektiv end praksis-som-handling, et mere statisk perspektiv, som analytisk kan bruges til at skabe øjebliksbilleder, der bedre kan forklare praksisserne, og hvordan de relaterer sig til hinanden.

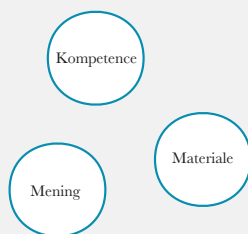
Der er forskellige diskussioner⁸ i den praksisteoretiske litteratur om, hvordan disse analytiske tilgange til praksisser skal forstås og operationaliseres. Det vil jeg ikke uddybe nærmere – i denne afhandling vil fokus først og fremmest være på praksis-som-enhed.

Elementer som praksissens ingredienser

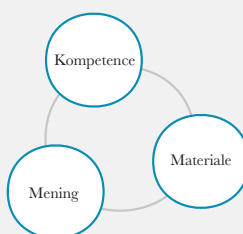
Elementerne optræder både som praksisernes ingredienser (dvs. de udgør praksisserne), men også som forbindelsespunkter mellem praksisserne (Shove et al. 2012). Det vil sige, at de cirkulerer mellem de forskellige praksisser og udgør på den måde et forbindende væv, som holder sammen på komplekse sociale arrangementer – men potentielt også skubber dem fra hinanden (Shove et al. 2012). Derfor kan cirkuleringen af elementer fører til dønninger på tværs af praksisser.

Selvom elementerne integreres og forandres gennem de øjeblikke, hvor praksissen udføres, har elementer – som altså også kan være en del af flere praksisser på en gang – en form for uafhængigt liv (Shove et al. 2012). Ifølge Shove et al. disintegreres praksissen, når relationerne mellem elementerne nedbrydes (ibid.).

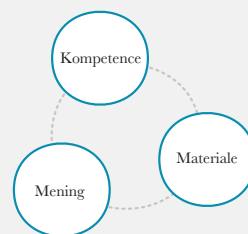
For-praksis (forbindelserne er endnu ikke lavet)



Praksis (forbindelserne er etableret)



Tidligere praksisser (forbindelserne er ikke længere intakte)



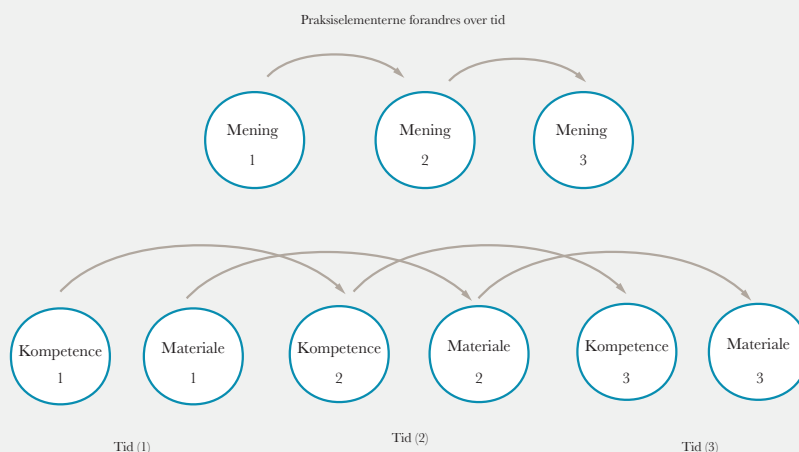
Kilde: Shove et al. 2012:25

Denne forståelse forudsætter, at elementer nødvendigvis også må eksistere uden at være linkede, og dermed forud for praksisser.

⁸ Denne måde at opdele på er der ikke enighed om inden for den praksisteoretiske litteratur. May fx ser ikke 'dispersed practices' som en praksis i sig selv, men det man udfører for at kunne opføre en integreret praksis (det er altså forudsætning for praksis) (May 2001:18). Netop fordi, som Schatzki også peger på, at der er tale om noget universelt i disse dispersed practices, og at de kun er noget i integrerede praksisser, men at de i sig selv ikke har indhold.

Med andre ord eksisterer elementer på en eller anden måde 'derude' (og her skal det altså ikke forveksles med en form for naiv realisme, men forstås som en del af det analytiske blik) og venter på at blive linket sammen (til en praksis) (Shove et al. 2012). Et eksempel kan vi hente fra praksissen omkring at rejse med offentlig transport. I mange år har vi købt billetter eller brugt klippekort, men Rejsekortet har gjort, at denne praksis kræver nye kompetencer og efterhånden som klippekortet udfases, er det ikke længere en forudsætning at være i stand til at købe en billet eller bruge et klippekort. Men det betyder ikke, at kompetencen er forsvundet. Hvis nu – og det er ikke engang en usandsynlig fremtidsvision længere – at Rejsekortet viser sig ikke at fungere, og vi i en periode må vende tilbage til klippekortet, så er det stadig muligt. Efterhånden forgår elementerne dog – billetautomaterne fjernes og nye bærere af praksissen lærer ikke at klippe med klippekort. Men pointen er, at det ikke sker fra den ene dag til den anden. Et element kan også leve videre ved at indgå i en eller anden form i en anden praksis – et billetsystem i biografen fx (og det understreger også pointen om, hvordan elementerne tager form gennem deres rolle i en praksis).

Hvis praksisser skal bestå, må de nødvendigvis kunne fastholde praktikerne, der er villige og i stand til at udføre og opretholde denne integration. Integrationen af elementer vender jeg tilbage til. Elementer rejser på måder, som praksisser ikke gør (Shove et al. 2012). Det er fordi at elementer er relativt stabile (uden dog at være 'lukkede') og kan cirkulere mellem steder og samtidig overleve over tid, hvorimod praksisser altid befinder sig i en formationsproces (de reproduceres, transformeres, nedbrydes hele tiden) (ibid.). Elementer kan på den måde overleve praksisser – som vi også så med klippekortet før.



Kilde: Shove et al. 2012:33

Jeg vil nu introducere de tre elementkategorier. Ideelt set ville jeg gerne præsentere dem som ligeværdige afsnit, der kunne afspejle elementernes 'ligeværdighed' (ikke at jeg ville vide, hvordan man kunne vurdere en sådan), men realiteterne vil mig, at de enkelte elementafsnit har ganske forskellige omfang. Det skyldes, som jeg indledte for et øjeblik siden, at nogle elementer, især materialitet, spiller en central rolle i forhold til afhandlingens problemstilling. Selvom Shove et al., og nu også jeg, har fremstillet elementernes kompetence, meninger og materialitet hver for sig, er de tæt forbundne (2012). Elementerne skal derfor forstås i det lys, at de må eksistere sammen for at praksisser kan overleve (ibid.).

Kompetencer

Kompetencer er en sammensmeltning af flere former for forståelse, baggrundviden og praktisk 'viden'. De kropslige handlinger der er knyttet til at udføre en praksis, er forbundet med forskellige kompetencer, eller det som Reckwitz betegner som knowhow (2012). Shove et al. anerkender, at der kan være forskel på fx viden i den forstand, at det at kunne evaluere en handling er ikke det samme som at have evnerne til at udføre den (2013:23), men i denne tilgang sætter Shove et al. forskellige måder at forstå på, praktisk 'viden' sammen under samme overskrift: "...we lump multiple forms of understanding and practical knowledgeability together and simply refer to them as 'competence'..." (2012:23).

Schatzki snakker ikke (direkte) om kompetence, men om praktisk forståelse. Det vil sige forståelse af, hvordan vi udfører en praksis. Det er "...a skill or capacity that underlies activity" (2002:79). Det er oplagt i forhold til at køre bil, hvor vi ganske enkelt ikke vil være i stand til at udføre den praksis det er at køre bil, uden at forstå forskellen på at køre bil eller på cykel, eller hvis vi ikke er i stand til at sætte bilen i gear eller nøglen i hullet.

Og det er netop dét, jeg fokuserer på, altså at have evnerne og kapaciteten til at udføre selve praksissen – for at deltage i den fri idékonkurrence, som Carlsberg A/S afholdte i den indledende fase af Carlsberg Byens udvikling, skal man være i stand til at identificere, hvad det vil sige at deltage i en (arkitekt-)konkurrence⁹ og have evnerne til at udføre et idéforslag til konkurrencen.

⁹ Jeg sætter her arkitekt i parentes, ganske bevidst, fordi den konkurrence som Carlsberg A/S afholdte var en fri idékonkurrence der ikke afgrænsede sig alene til arkitekter, men som var åben for alle. Men jeg kan ikke lade være med at skrive 'arkitekt', fordi konkurrencen på mange måder var en (reproduktion) af den traditionelle arkitektkonkurrence, som vi vil se senere i analysen, og det har betydning for de kompetencer der indgår i praksissen om at deltage i konkurrencen

At deltage i konkurrencer omkring byudvikling er ikke kun et spørgsmål om at have de materielle elementer til rådighed (fx computerprogrammer til at udføre illustrationer, have materialer til at bygge modeller osv., som jeg vil uddybe i afsnit om materialitet) eller følge nogle procedurer, have et mål med at deltage osv. (det vil jeg uddybe i afsnittet om mening); det kræver også, at man for at deltage i praksissen, er i stand til eksempelvis at bruge computerprogrammerne, at man er i stand til at læse opgaven, at formulere sig og formidle til de dommere, der skal udpege vinderen osv.

Vi er ikke alle 'indrulleret' i sådan en praksis – som ingeniør vil jeg tolke de regler (procedurer og retningslinjer), der er givet i konkurrenceprogrammet, som rigide og en overtrædelse vil i den forstand diskvalificere mit forslag – der vil jeg i udførelsen af mit forslag følge reglerne slavisk. For en arkitekt derimod, for hvem konkurrencedeltagelse er en vanlig praksis og nærmest fundamental for arkitektfaget, har det at overtræde reglerne en anden betydning (ved fx at tilføje ekstra etager på husene end det tilladte), det er 'sådan man gør' i (arkitekt-) konkurrencer, og dermed en del af praksissens praktiske forståelse / kompetencer (og som knytter sig til den mening, vi tilskriver praksissen).

Her bliver det også tydeligt, at praksisser er noget, vi skal lære at indgå i, og hvordan eksempelvis den fri idékonkurrence i teorien er åben, men i praksis er forbeholdt de der (allerede) er i stand til udføre praksissen – er bærere af praksissen – eller har mulighed for at blive indrulleret i praksissen, lære den.

Mening

Mening (meaning) er et omdiskuteret begreb og som et element i sig selv, er det især her Shove et al. strømlinede praksistilgang kan støde på grund, fordi, ville nogle kritikere sige, at det er en alt for bred kategori – det er Shove et al. bevidste om det, og betegner det som "... tricky territory" (2012:23). De forsøger dog at undgå diskussionen ved ikke at uddybe meningselementet i særlig grad, men holde fast i den brede kategorisering. Jeg vil forsøge at give det lidt flere nuancere ved at tilføje nogle af Schatzkis betragtninger, der kan relateres til meningsbegrebet – men bevidst om, at jeg ikke yder hans begreber retfærdighed for ikke at kompromittere det strømlinede i Shove et al.'s tilgang.

Mening, forklarer Shove et al., er "...mental activities, emotions and motivational knowledge into one broad element of meaning, a term we use to represent the social and symbolic significance of participation at any one moment." (2012:23). Altså en form for sammensmeltning af mentale aktiviteter, følelser og motiverende viden – et begreb vi kan bruge til at repræsentere den sociale og symbolske betydning på et hvilket som helst tidspunkt.

Udfordringen er som sagt, at der inden for praksisteorien ikke er enighed om, hvordan 'mening' kan karakteriseres. Schatzki (som Shove et al. også trækker på) arbejder med det han kalder generelle forståelser, regler og teleoaffektive strukturer (Nicolini 2013:165; Schatzki 2002):

Generelle forståelser, forklarer Schatzki, er forståelser af de overordnede mål med handlinger, opgaver og projekter (som udgør praksissen). Det kan være forskellige religiøse, politiske, ideologiske overbevisninger – fx at det at køre på cykel er en bæredygtig livsform

Teleoaffektive strukturer er tæt knyttet til de generelle forståelser, men skal forstås som noget, der er mere lokalt eller nært, såsom målsætning og delmål, som er hierarkisk ordnede – vi udfører en opgave for at muliggøre en anden og for at opnå noget. Tilsammen udgør disse mål og delmål de teleoaffektive strukturer

Regler er de eksplicite formuleringer, principper, instruktioner, der påbyder, anviser i forhold til hvordan bestemte handlinger udføres – det kan fx være lovgivning. De er altså ikke determinerende for handling, men vi overholder dem for at være del af en praksis.

Jeg bruger Schatzkis kategorier til at forstå, hvordan praksisser er knyttet til mål, der er hierarkisk ordnede (teleoaffektive strukturer) – bygherrepraksissen har en målsætning om at gøre en god forretning, og her indgår visionen om bæredygtighed som et delmål, der skal bidrage til den gode forretning. Den hierarkiske ordnede målsætningsstruktur kan samtidig fortælle noget om, hvordan mål bliver prioriteret i praksissen – delmålene giver kun mening, så længe de skaber forudsætninger for det overordnede mål.

Jeg identificerer praksisserne ud fra disse mål og ud fra praksissernes måder at 'gøre' på – hvad er det for regler (som vel at mærke ikke behøver at være eksplicite eller determinerende), som former praksisserne, og hvilke generelle forståelser er forbundet med praksissen? Jeg bruger kategorierne til at forstå de rationaler, som eksisterer i praksissen – hvad bliver taget for givet, hvordan drager aktørerne logiske slutninger og retfærdiggør deres handlinger? Ved at se på hvordan aktører involveret i forskellige praksisser redegør og begrundet forskelligt for deres forståelse og handlinger, fx i forhold til bæredygtighed, fortæller det noget om praksissen (May 2001:98). Jeg identificerer de påstande, som eksisterer i praksisserne, der er med til at forme rationaler og måder at drage slutninger på, og ser på, hvordan nye påstande enten bliver afvist (når bygherrebranchens påstand om, at en høj parkeringsnorm er nødvendig

for at sælge boliger, så har det ingen effekt at sige, at behovet ikke er til stede) eller hvordan nye påstande vinder frem, så gamle påstande efterhånden bliver mindre accepteret (som når arkitektpraksissen værner om, at bydelen skal være selvforsynende, men det efterhånden bliver klart, at det er mere bæredygtigt at koble sig på eksisterende energiforsyning i byen) (ibid.).

Schatzki bruger ifølge Shove et al. konceptet til også at elaborere på pointen om, at hvad mennesker gør har en historie (det tidslige) og en 'setting' (det rumlige) for at vise, at det vi gør er orienteret mod fremtiden, og at det tidslige og rumlige er forbundet i selve handlingens øjeblik (2012:24).

Jeg bruger meningsbegrebet til at se på fx meningsforhandlinger og herigennem, hvordan praksisser relaterer sig til hinanden og bliver produktive i deres relationer – hvordan bliver praksisserne enige om en fælles formulering om bæredygtighed (selvom de bebor forskellige meningskategorier)? Og hvad betyder det, at deres målsætninger er forskellige og hvilken indflydelse har det på, hvordan visionen om bæredygtighed oversættes og omsættes i praksis?

Materialitet

At udføre en praksis betyder ofte at bruge ting på en bestemt måde – det giver i nogle situationer sig selv (du kan ikke køre bil uden en bil), men i andre fx historiske eksempler er det mere indirekte effekter (måden vi har bosat os på har været influeret af de transportmidler, vi har haft til rådighed) (Reckwitz 2002). Vigtigst i forståelse af materialitet er, at det udgør et centralt element af praksissen, og at det på den måde både er et resultat af praksisser, men også er med til at forme praksisserne (ibid.). Materialitet både muliggør og begrænser kropslige og mentale aktiviteter, bestemt viden og forståelse (ibid.). Den stabile relation mellem mennesker i praksissen og materialitet reproducerer (inden for visse praksisser) det sociale.

Ifølge Shove et al. omfatter materialitet: "... objects, infrastructures, tools, hardware and the body itself..." (2012:23). I tilgangen skelner de altså ikke mellem om materialiteten en cykel, en ovn eller et computersystem – det er ikke det centrale. En hovedpointe i Shove et al.'s praksisteoretiske tilgang er i stedet et fokus på ting og materialiteters konstituerende roller i hverdagslivet (2012).

Shove et al. trækker på aspekter fra STS, som jeg har introduceret tidligere, og det har da også en række overensstemmelser med de praksisteoretiske (teknologien spiller dog i STS ofte en mere central rolle). Tidligere har materialiteten i mange sammenhænge været opfattet som noget forholdsvist neutralt, men bl.a. med ANT er diskussionen om relationen mellem det humane og non-humane blevet bragt på banen. Det Shove et al. bygger på er idéen om, at agencies og kompetencer er distribueret mellem mennesker og ting, og at sociale relationer er indlejret og stivnet i det materielle (Shove et al. 2012). Dog bakker de ikke op om forståelsen

(som ellers er typisk for STS), at materialer skal behandles som uforanderlige og relativt uforgængelig bærere af magt og indflydelse (Shove et al. 2012:10). Derfor giver materialiteten kun mening i det omfang, den er sat sammen (og analyseret) i effektive konfigurationer (altså hvordan den indgår i konfiguration af andre (menings- og kompetence-)elementer), hvilket også bakkkes op af blandt andre Suchman (Shove et al. 2012). Og det er netop det, denne praksisteoretiske tilgang med sit materialitetselement forsøger.

En måde at forstå praksisser (og deres elementers) konfiguration – dvs. elementernes indbyrdes relation – og forstå praksissers relation til hinanden gennem elementer, kan være ved at bruge grænseobjektbegrebet. Begrebet er mest udbredt i STS-sammenhænge og i forhold til materialitetens rolle i Shove et al. praksisteoretiske tilgang kan konceptet også fungere som et analytisk greb i forhold til den problemstilling, jeg undersøger.

Grænseobjekt

Grænseobjekter er objekter – ikke nødvendigvis fysiske – som er formbare i den forstand, at de kan bruges i forskelligartede sammenhænge på tværs af sociale verdner og tilpasses lokale behov og betingelser, men stadig er tilstrækkeligt robuste til at bevare en ensartet fælles identitet på tværs af de sammenhænge, hvor grænseobjektet er i spil (Star & Griesemer 1989:393). Grænseobjekter, måden de er udformet på og bruges på tværs af overlappende sociale verdner, er væsentligt for at skabe sammenhæng mellem disse verdner (ibid.). De kan være konkrete eller abstrakte – fysiske objekter eller fælles sprog eller sociale standarder:

“Such objects have different meanings in different social worlds but their structure is common enough to more than one world to make them recognizable, a means of translation. The creation and management of boundary objects is a key process in developing and maintaining coherence across intersecting communities.” (Bowker & Star 1999:297)

På den måde er grænseobjekter en ordning, der tillader forskellige grupper at arbejde sammen uden konsensus (Star 2010:602). Og det er netop noget af det, jeg undersøger i analysen – for hvordan kan de forskellige parter involveret i udviklingen af Carlsberg Byen handle sammen uden at have den samme forståelse af hvad bæredygtighed er, uden at have samme målsætninger og forestillinger omkring Carlsberg Byen? Det kan grænseobjektbegrebet være med til at forklare. Grænseobjekt-bergebet gør dermed også op med en ellers udbredt forestilling om, at samarbejde forudsætter konsensus, før det egentlige arbejde kan begynde (Star 2010:604).

I analysen vil jeg se på, hvordan visionen (om bæredygtighed) som grænseobjekt tillader aktører at handle, selvom de ikke nødvendigvis er enige om, hvad bæredygtighed er. Disse

fælles objekter udgør og former grænserne mellem grupper gennem objekternes fleksibilitet, formbarhed og fælles struktur, der muliggør handling – ”they are the stuff of action” (Star 2010:603). Grænseobjekter kan tilskrives forskellige betydninger af forskellige aktører i væsensforskellige og også modstridende sammenhænge – den fortolkningsmæssige fleksibilitet. Det betyder ikke, at de fortolkes på samme måde i hver af disse grupper over tid, for praksisserne forandrer sig konstant, og grænseobjekter udvikler derfor konstant nye betydninger:

”Boundary objects are at once temporal, based in action, subject to reflection and local tailoring, and distributed throughout all of these dimensions” (2010:603)

Denne forståelse af grænseobjekter opponerer altså mod en gængs socialkonstruktivistisk forståelse, at artefakter vil opnå en form for lukning (closure). Denne lukning sker ikke – grænseobjektet forandres hele tiden som følge af de sammenhænge, det indgår i, og de betydninger det tilskrives, og måden det formes på. Det understregner en vigtigt pointe i praksisteorien; at disse abstrakte analytiske opdelinger af elementer, som fx mening, kompetencer og materialitet, ikke reelt er adskilt, men er forskellige måder at se det samme på. Elementerne er ikke noget uden hinanden.

Efterhånden som et grænseobjekt bliver ved med at være i spil, begynder aktører at skabe standarder omkring det for at fastlåse deres forståelse og tilskrivning af betydning i objektet, og på den måde nemmere ekskludere andre fortolkninger (Star 2010:605). Bowker & Star har set på hvordan grænseobjekter kan standardiseres og opskaleres for til sidst at udvikle sig til en infrastruktur (1996). Og netop infrastrukturer er et centralt element i forståelsen af praksisser – ikke mindst i forhold til denne afhandlings problemstilling. I det følgende vil jeg se på infrastrukturer, og på hvordan byer er et sammensurium af infrastrukturer, og hvordan nogle infrastrukturer kan ses som grænseinfrastrukturer, der eksisterer mellem de praksisser, jeg ser på i afhandlingen.

Infrastruktur

Når jeg har spurgt mine informanter, hvordan (eller hvorfor) der i en bæredygtig bydel er plads til biler, så har det typisk aktiveret et omfattende fortællingsmaskineri. Etableringen af en bilparkeringsplads mere eller mindre, synes således at kunne udløse en kædereaktion, der i sit omfang er ganske komplekst og nærmest uforudsigelig. Normen for antallet af bilparkeringspladser er ikke blot et tal, der angiver en mængde parkeringspladser, det er derimod knyttet til hele den infrastruktur og praksis, som eksisterer omkring selve det at køre i bil – for ikke at nævne, at der kan være både flere infrastrukturer og flere praksisser, som parkeringsnormen berører. I Splintering Urbansim argumenterer Graham og Marvin for,

hvordan byen ikke kan forstås uden at forstå infrastruktur: "...unbundled configurations of infrastructure networks continuously and subtly recombine with the production of new configurations of urban space; understanding one without the other soon becomes impossible" (2001:216). At fjerne bilen fra en by(-del) har helt uoverskuelige konsekvenser, som ikke kun har indflydelse på hvordan man kan bevæge sig, men har bindinger, som strækker sig langt over de transportmæssige aspekter.

Det vidner kortlægningen fra analysens første del også om. Jeg fandt, at når en byplan realiseres, møder den en allerede etableret realitet. Selvom områder som Carlsberg Byen ikke er beboet eller besidder centrale bymæssige funktioner, så er der alligevel ikke tale om et tomt lærred, hvor byplanen blot skal realiseres. Selv de nye og ubebyggede områder vil altid være bundet op på eksisterende infrastruktur, som er i spil i byens funktion og udvikling. At skabe en ny (bæredygtig) bydel vil alt andet lige forudsætte en ny infrastrukturering og dermed også et brud med eksisterende infrastruktur(er). Men det er ikke så lige til. Som 'fortællingsmaskineriet' jeg fortalte om før, vidner om, så er bindingerne i de eksisterende infrastruktur mange. Og nogle af de eksisterende infrastruktur er så rigide og stædige, at andre nedbrydes eller må tilpasses. En analyse af nogle af de infrastruktur som er i spil i Carlsberg Byen (men ikke afgrænset hertil) kan fortælle noget om de udfordringer, der i en ny infrastrukturering, som visionen om bæredygtighed må forudsætte (hvis vi skal fremme de mere bæredygtige mobilitetspraksisser). Jeg tager udgangspunkt i Stars infrastrukturbegreb for analytisk at løse de knuder infrastruktur binder over tid – med andre ord, vil jeg fremhæve, hvad infrastruktur er bygget op af, også de elementer, der ikke umiddelbart er synlige, men som over tid er sunket ind i infrastrukturen, så vi efterhånden tager dem for givet. At jeg hele tiden i min indledende empiriproduktion stødte på parkering – enten i form af diskussioner omkring parkeringsnormen, konsekvenserne ved forskellige parkeringsløsninger, omkostningerne ved parkeringsløsninger osv. – vidende om at parkering er et element i en omfattende og kompleks infrastruktur, som vi ikke bare kan se os ud af ved blot at etablere ny infrastruktur til alternative transportmidler.

Vi lever og navigerer altså i en infrastruktureret verden. Infrastruktur bidrager til at forme og strukturere vores praksisser – vores måde at gøre ting på, tage beslutninger på og lave tolkninger på (Lampland & Star 2009). På den måde bliver infrastruktur til kanaler for beslutninger, der tages i en praksis, og menneskers hverdag og forståelse af verden indlejret i disse infrastruktur, der dermed bliver de fysiske manifestationer på disse forestillinger og rationaler. Men det skal ikke forstås sådan at mennesker eller ting er simple kausale faktorer i udviklingen af infrastrukturene – infrastrukturene bliver i lige så høj grad formet af praksisserne (Star & Ruhleder 1996:113).

Byer kan anskues som rum, hvor infrastruktur eksisterer, opbygges, formes og nedbrydes over tid. Deres struktur kan være mere eller mindre stabile, og det er denne stabilitet, som

er afgørende at forstå betydningen af forholdet mellem vision og realitet. Realiseringen af et byudviklingsprojekt er en lang række styrkeprøver mellem de eksisterende infrastrukturer og ny infrastrukturering. Det kan være styrkeprøven mellem infrastrukturen opbygget omkring bilismen, som gennem mange år er opbygget og dybt forankret i mange praksisser – også de der relaterer sig direkte til byplanlægning – og en ny infrastrukturering, der bygger på (potentielt) mere bæredygtige alternativer til bilismen.

Men selvom infrastrukturene er rigide må det forventes, at mennesket *er* i stand til at nedbryde og omdanne disse materielle bindinger, som infrastrukturene udgør – ellers havde det menneskeskabte samfund aldrig udviklet sig (Gaardmand 1980). Jeg er altså nødt til at forstå, hvordan disse styrkeprøver udfoldes i virkeligheden, begribe hvordan de sker, og hvad det er, der ikke sker.

Infrastrukturbegrebet – hvad er er en infrastruktur?

Infrastrukturer kender vi først og fremmest som fysiske elementer: veje, jernbaneskiner, vandrør, elforsyning osv. De fungerer som et slags systemgrundlag, hvis formål er at muliggøre bestemte funktioner. God infrastruktur er typisk mere eller mindre usynligt, og ikke noget der skal bygges op, hver gang det skal i brug (Star 1999). Som fx det at køre i bil. For mens det måske er visuelt tilgængeligt, at bilpraksissen kræver veje og lyskryds, så afslører disse dele ikke umiddelbart meget om de lag af infrastrukturen, der ligger under og som gennem tiden er forstenet i et komplekst værk. Disse forhold muliggør fx også udviklingen af et byudviklingsprojekt – det kan handle om byens eksisterende vandforsyning eller affaldshåndtering, men også elementer som computerprogrammer, der knytter sig til udførelsen af konkrete byplanlægningspraksisser fx i forbindelse med visualisering af idéer. Udover at muliggøre nogle funktioner kan infrastrukturer også være begrænsende, som fx eksisterende byggeri, der dikterer vejforløb (som det er tilfældet i Carlsberg Byen).

Infrastruktur som koncept er fundamentalt relationelt og kan altså ikke ses som en afgrænset eller permanent enhed med absolutte grænser (Star & Ruhleder 1996:113). Det der er infrastrukturen for én organiseret praksis, kan altså være genstand for dét som andre praksisser forsøger at nedbryde (Lampland & Star 2009:17). Derfor giver det heller ikke mening at definere en infrastruktur isoleret. Den skal altid ses i forhold til, hvornår det er en infrastruktur for nogen og måske ikke for andre. Et nedbrud i én infrastruktur kan dermed også fjerne en barriere for andre – da København for en tid siden afholdte VM i cykling, blev gaderne i en periode lukket for biltrafik, hvilket fjernede en barriere for fx fodgængere (Star & Ruhleder 1996). Når der opstår et nedbrud, fungerer infrastrukturen ikke længere som et systemgrundlag (og det var nok den oplevelse, bilisterne havde under VM i cykling), og det kan også betyde, at infrastrukturen bliver synlig (Star & Ruhleder 1996 – som da

vores afløb måtte kapitulere for et skybrud i 2011, der gennem vores oversvømmede kældre transformerede vandinfrastrukturen i København fra noget hengemt og usynligt til noget meget presserende og synligt.

Over tid stivner infrastrukturen. Den bliver mere stabil i sin form, hvilket gør den stærkere og dermed også mere modstandsdygtig overfor forandring. Noget som engang var omdrejningspunktet eller formålet med en udvikling, kan efterhånden synke ind i infrastrukturen (Bowker & Star 1999). Gennem etableringen af infrastrukturen bliver nogle af de diskurser, rationaler og fortællinger, som er på spil i udviklingen, til nærmest ufravigelige sandheder og argumenter. For at analysere infrastrukturen er det derfor nødvendigt at se på det narrative, den er bygget op omkring – se på hvilke elementer der ikke længere problematiseres. Det kan fx være ”bilen er kommet for at blive”, ”bilen er en nødvendighed” osv. I infrastrukturen skubbes disse ’sandheders’ beskaffenhed efterhånden i baggrunden ved langsomt at blive adskilt fra de omstændigheder, de er opstået ud af, og de usikkerheder der må findes i de omstændigheder (Star 1999).

Standarder – infrastrukturens byggesten

Infrastrukturer er en form for fysisk objektiveret virkelighed. Det er også (ofte) nærmest mondænt eller direkte kedeligt: involverer normer, standarder osv. standarder som har været og er med til at stabilisere infrastrukturernes konfiguration (Star & Bowker 2010). Det kan være sociale og tekniske standarder, men også diskurser og arbejdspraksisser som er sat ind i en standardiseret form (fx vedligehold osv.) (ibid.). For at forstå infrastrukturer, er det ikke nok at forstå de fysiske elementer, der er umiddelbart synlige. En vej er eksempelvis ikke blot en bane med asfalt. For at bygge en vej mobiliseres en række standarder og algoritmer, der knytter sig til, hvor brede biler er, hvor mange biler der skal køre på vejen, vejunderlagets materialer, krav til støjdemping, standarder for afmærkning og så videre og så videre. Infrastrukturen er bygget op af lag med hver sine standarder. Star & Ruhleder forklarer, hvordan behovet for disse standarder til dels er et resultat af, hvordan teknologier decenteres og bruges på tværs af geografiske distancer (1996:112) – tag fx bilen som eksempel, der over hele verden er med til at angive, hvordan veje anlægges. Når vi bygger en vej begynder vi ikke at definere, at bilerne skal have en bestemt bredde, eller at afmærkningerne skal have en anden form eller farve end andre veje. Det er standardiseret. Dog ikke i en entydig forstand, for små afvigelser og forandringer løbende i infrastrukturen kan også være med til at udvikle standarderne og eksempelvis måden, bilen er designet på.

Infrastrukturer og deres bindinger

Det der kendetegner infrastrukturer er, at de er indlejret i andre strukturer, sociale organiseringer og teknologier – mennesker er en del af infrastrukturer, uden at de nødvendigvis skelner mellem de forskellige dele af infrastrukturen (Star & Ruhleder 1996). Hvis vi igen ser på bilen, så er den indlejret i mange forskellige sociale praksisser, som fx at hente børn, køre i sommerhus, køre i IKEA osv. Og her kan cyklen eller bussen ikke nødvendigvis udfylde samme rolle. Bilinfrastrukturen er også indlejret i andre strukturer – fx de infrastrukturer der bruges til varelevering, renovation og udrykningskøretøjer. På den måde er bilen dybt integreret i andre infrastrukturer for at fungere, og for at de fungerer. Ting som måske er opstået som konsekvens af bilen og dens infrastruktur vokser sig til at være infrastrukturer/institutioner i sig selv – de bliver stabiliserede og er også afhængige af bilen. Vores måde at bygge og bosætte os på er et eksempel på, hvordan disse bosætningsmønstre er muliggjort af bilinfrastrukturen og samtidig forudsætter bilinfrastrukturen for at fungere.

Infrastrukturer opstår ikke ud af ingenting, men bygger på en eksisterende base og arver styrker og begrænsninger, som ligger heri. Det kan fx være computersystemer, der designes til at være bagudkompatible. Star og Ruhleder understreger at det kan være fatalt for en ny infrastruktur, hvis den ikke tager højde for eksisterende spor (1996). Et projekt med etablering af cykelstier i New York har fx ikke medført en eksplosion i antallet af cyklister, selvom de er udført efter københavnsk forbillede. Men cykelstierne er ikke tænkt sammen med de øvrige infrastrukturer og mobilitetspraksisser, så cykelstierne bliver brugt som parkeringspladser og overhalingsspor til taxaer og biler. Det er nærmest blevet farligere at cykle på cykelstierne end før, hvor der ikke var nogen. Det handler ikke (kun) om, at der er manglende interesse for cykelpraksissen, men at der i de eksisterende infrastrukturer er installeret en form for træghed, der kan gøre dem svære at nedbryde eller transformere (Star & Lampland 2012).

Man kan heller ikke fixe eller ændre en infrastruktur oppefra – det er den simpelthen for kompleks til. Der er ingen, som rigtigt er ”in charge” (1996). Der er mange lag i en infrastruktur og disse må modificeres lokalt. Derfor tager forandring af en infrastruktur lang tid og kræver mange forhandlinger – i eksemplet med New Yorks cykelstier blev de etableret forud for forhandlingerne og i løbet af få måneder have de lige så mange kilometer cykelsti som i København. Men det kræver justeringer i forhold til andre dele af det system (fx mobiliteten i det hele taget), det enkelte element (som fx cykelstien) indgår i (1996). Infrastrukturer kan ikke fikses eller formes ’oppefra’. Der er heller ingen, som har ansvaret for infrastrukturen.

Konfiguration af praksis - elementerne integreres

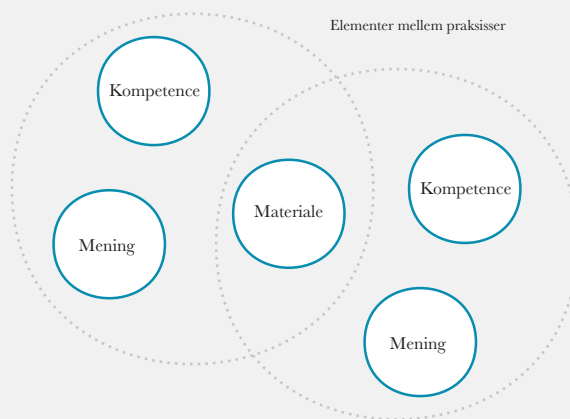
I dette afsnit vil jeg forsøge at samle trådene i forhold til hvordan praksisser konfigureres igennem elementernes integration. Det er i selve disse 'gøre'-øjeblikke hvor elementerne integreres, at både praksis og elementer (re-)konfigureres og (re-)konfigurerer hinanden. Det kan være på ganske subtile måder, vi tænker ikke over, at hver gang vi kører bil, er vi med til at rekonfigurere denne praksis og herigennem også de elementer, der indgår i praksissen. Andre gange kan rekonfigurationen ske pludseligt eller mere tydeligt på måder, der forandrer efterfølgende handlinger meget eksplicit.

Selvom de samme elementer sandsynligvis ikke er integreret på ens måder i forskellige omgivelser (fx måden en bil bliver brugt på i forskellige lande er ikke helt ens) argumenterer Shove et al. for, at det stadig kan være analytisk givende at forstå, hvordan elementer rejser og hvordan det fører til, at praksisser reproduceres forskellige steder ud fra, hvordan elementer integreres disse steder (2012). Netop denne integration kan afhænge af, hvordan eksempelvis elementerne er distribueret (fx bilen).

Konfigurationen er udtryk for specifikke former for agency, men uden at det metodisk kan reduceres til den enkelte aktør (Halkier & Jensen 2008:60). Ifølge Nicolini sætter praksisser bogstavelig talt mennesker (og ting) på plads – og giver eller nægter mennesker magt/styrke til at gøre ting og til at se dem selv på bestemte måder (2013:5). Som resultat af det producerer og reproducerer praksisser og deres temporale og rumlige orden (hvilket vil sige, at adskillige praksisser er kombineret på en bestemt måde) forskelligheder og uligheder. Ved at gøre dette, fremmes nogle interesser på bekostning af andre.

Fælles elementer

Shove et al.'s simplificering af praksisforståelsen gør det muligt bedre at forstå, hvordan elementer cirkulerer og hvordan forbindelser mellem elementer og praksisser og mellem én praksis og en anden vedligeholdes og reproduceres (2012). Ved at beskrive bevægelsen af elementer og beskrive, hvordan forbindelser opstår og nedbrydes, er det muligt at få øje på historiske 'spor', og hvordan praksisser historisk set er forbundet (Shove et al. 2012). Jeg ser især på relationerne mellem praksisser og elementer og hvordan elementer kan optræde i flere praksisser og på den måde knytte praksisser tættere.



Kilde: Shove et al. 2012:37

Når elementer optræder i flere praksisser på én gang, udgør de en slags fælles base. Det kan være meningselementet som 'biler er kommet for at blive', der bliver en del af forskellige praksisser (fx bygherrepraksissen og arkitektpraksissen der ellers afviger fra hinanden på mange andre punkter, men her får et forbindelsespunkt). De fælles elementer kan forstås som zoner, hvor der sker en overlapning og krydsning (Shove et al. 2012:112). Praksisser er på den måde syet sammen i et patchwork, hvor de er presset eller strakt ud mellem hinanden – fx gennem koordinerende infrastrukturer.

Relationer mellem elementer og praksisser

Relationer mellem praksisser har forskellige former – nogle er samarbejdende, andre konkurrerende, nogle svage og andre stærke (Shove et al. 2012:120). Uanset hvilken form de tager, har relationerne betydning for elementernes spor og de individuelle praksisser ud fra hvilke sammensatte bundter og komplekser af praksisser er lavet (ibid.) Når jeg ser på Carlsberg Byen som byudviklingsprojekt er der tale om bundter og komplekser af praksisser, der både arbejder sammen – er dybt gensidigt afhængige af hinanden (de forskellige praksisser – som bygherre-, arkitekt-, ingeniørpraksisser arbejder for at udvikle det samme område), men konkurrerer i og for sig også med hinanden gennem deres forskellige tilgange til, hvordan projektet skal udføres. Bundter af praksisser er mere løst forbundne end komplekser, som er holdt sammen af stærkere, tykkere bånd af gensidig afhængighed (Shove et al. 2012:109). I analysen af Carlsberg-projektet vil vi se begge dele.

Forbindelserne mellem elementer og praksisser og mellem en praksis og en anden er vedligeholdet og reproduceret gennem krydsende kredsløb af reproduktion, som i sig selv har dynamiske kvaliteter (Shove et al. 2012:120). Når der laves eller opstår nye forbindelser mellem elementer (det kan være i en eksisterende praksis eller ved integrationen af elementer i en ny praksis), vil det næsten altid betyde, at eksisterende forbindelser brydes (ibid.). Nye elementer og forbindelser kan lede til – eller afhænger måske ligefrem af – at andre elementer forsvinder (ibid.). Derfor skal forbindelserne i en praksis fornyes igen og igen, hvis specifikke konfigurationer (af elementer i en praksis) skal vedblive med at være effektive. Når elementer vedbliver med at være integreret gennem gentagende og ensartede handlinger, og når forbindelserne mellem dem tilsvarende fornyes, så kan man snakke om, at praksissen stabiliseres. Stabilitet er altså noget, der opstår, når praksissen gentagende konfigureres på ens måder, og ikke noget der opstår som slutmålet for lineær proces (ibid.).

Kredsløb af reproduktion

Et andet centralt begreb i Shove et al.'s praksisteoretiske tilgang er kredsløb af reproduktion. Tidligere handlinger muliggør eller begrænser muligheder for fremtidig udvikling (Shove et al. 2012). De gør "courses of action easier, harder, simpler, more complicated, shorter, longer, ill-advised, promising of gain, disruptive, facilitating, obligatory or proscribed, acceptable or unacceptable, likely to induce ridicule or approbation" (Schatzki 2002:226). Sagt med andre ord, kan tidligere handlinger have stor indflydelse på, hvad der efterfølgende er acceptabelt, muligt, besværliggjort osv. i en praksis – handlinger og praksisser kan være hinandens drivkraft (et begreb Shove et al. kalder 'cycles of credibility'). Det betyder, at når praksisser for at bestå nødvendigvis må konfigureres og forbindes sammen konsekvent og gentagende gange over tid, er det altid i forhold til konsekvenserne (intenderet eller ej) af tidligere konfigurationer (Shove et al. 2012).

Tid og rum

De tidlige aspekter af en praksis kan repræsenteres (metodisk) på forskellige måder (Shove et al. 2012:127). For det første kan tid forstås som en ressource – en begrænset ressource. Derfor er praksisserne afhængige af, hvordan praktikerne bruger deres tid, og gennem allokering af tid til visse praksisser frem for andre, kan praksissers relative dominans træde frem (ibid.). Selvom vi alle har samme tid til rådighed (ud fra et kvantitativt perspektiv), så er vi ikke alle selv herre over, hvordan tiden bruges. Man kan være bundet til at udføre bestemte praksisser, ligesom nogle praksisser ikke er mulige for os at deltage i (Shove et al. 2012:128).

Vi så tidligere, hvordan elementerne kan ligge i dvale mellem de aktive integrationer og på den måde skabe forbindelse mellem handlinger. Elementerne tillader så at sige praksisserne at vedholde over tid. På den måde har elementerne ifølge Shove et al. "... a dual role: connecting practices in objective time and in the same move structuring the way in which 'time' is experienced and organized within society" (2012:129). Oplevelsen af tid er altså en del af oplevelsen af praksis (ibid.). Med tidsbegrebet etableres en forståelse af, hvordan dagligdagslivets mønstre forandres over tid, og reflekteres i sociale praksisser dynamikker (Shove et al. 130).

Hvor praksisser sker er også relevant for, hvordan de forandres og udbredes. Praksisser finder sted, og som konsekvens, kræver rum. Det er umuligt at specificere det rum, der er til rådighed – hvor meget, hvilken type og hvor går grænserne? Men det kan samtidig give mening i nogle tilfælde at identificere en form for rum, fx på gaden, hvor leg er blevet erstattet af bilkørsel (Shove et al. 2013:131). Der kan godt være tale om konkurrence mellem praksisser i forhold til rum (som faktisk er det, der sker, når gaden bliver brugt til leg og måske begrænser biltrafikken eller omvendt).

Tid og rum kan ikke skilles ad, men ved at adskille dem analytisk er det nemmere at diskutere reproduktionen og transformationen af elementer, praksisser og praksiskomplekser/-bundter. Tid og rum er altså ikke lig med mening, materialitet og kompetence. De cirkulerer ikke på deres egen måde og er ikke delt eller opbevaret lige sådan. Arrangementer af tid og rum er struktureret af tidligere praksisser og er i sig selv relevante i forhold til at strukturere fremtidige spor for udvikling og/eller spredning. På den måde opfører de sig som elementer, fordi de udgør et medie der aggregerer og opbevarer ved at holde om spor fra tidligere praksisser på plads på måder, der er relevante for fremtiden og for fortsættelsen af ulige adgangsmønstre. Flere bruger begrebet trajectory, bl.a. Warde fremhæver begrebet trajectory gennem social tid og rum og begrebet om praktikere i et krydsfelt mellem flere praksisser (Halkier & Jensen 2008:55).

Med denne forståelse kan man stadig følge Schatzki, der ser tid og rum som værende samtidigt til stede i aktivitetens øjeblik eller ved at overveje langtidseffekterne ved sådanne aktiviteter til at specificere, hvad steder er, eller den fremvoksende fælles forståelse af, hvad der sker i dem. Det vil sige, at vi skal både forholde os til tid i praktisk forstand (minutter, timer) og der skal også være tale om et fysisk rum, for at en praksis kan ske.

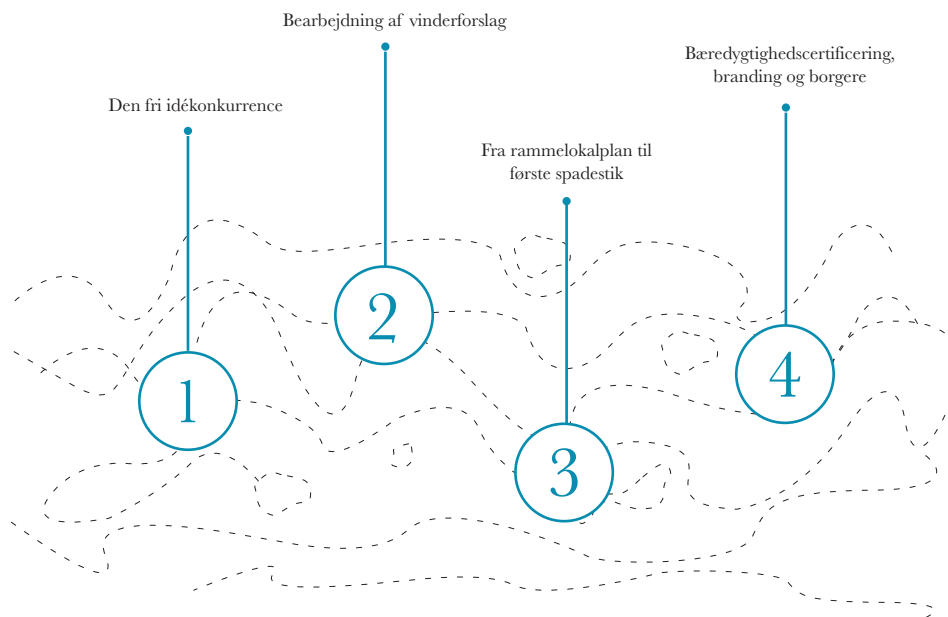
Opsummering

Praksisteorien er altså ikke én teori, men en familie af tilgange, der trækker på de samme idéer om praksisser som analyseenheder. I et praksisteoretisk perspektiv skelnes ikke mellem individets agency og struktur; i stedet er praksissen udgangspunktet for den gensidige transformerende relation mellem netop individet og strukturen.

Jeg tager udgangspunkt i Shove et al.'s strømlinede praksistilgang, der gennem en simplificeret forståelse af praksissers konfiguration (ud fra de tre elementer: mening, kompetence og materialitet) ønsker at forstå praksisernes indbyrdes dynamikker. Jeg arbejder derfor videre med elementbegreberne, hvor jeg har nuanceret meningelementet ud fra Schatzkis kategorier (generelle forståelser, teleoaffektive strukturer og regler (2002)). Også materialitetselementet har jeg udbygget med infrastrukturbegrebet. Selvom Shove et al. gør en dyd ud af at beskrive praksisserne netop ud fra disse elementer, skal det ikke forveksles med eksakte retningslinjer for, hvad der er med i praksissen, og hvad der ikke er. Hvis vi først begynder at binde den operationelle analyseenhed ved at lave en liste over, hvad der er inkluderet eller ekskluderet falder vi uden for praksisteorien og over i en mere traditionel funktionalistisk og positivistisk paradigme (Nicolini 2013:180). Når jeg identificerer og analyserer praksisser, skal det ikke ses som konkrete enheder med klare grænser. Jeg ser på fænomenerne i min empiri, som flydende og konstant foranderlige, hvor praksisser væver sig ind og ud mellem hinanden – når jeg bruger Shove et al.'s elementbegreber til at identificere og analysere praksisserne, er det ud fra indikationer på praksisserne, som ikke skal forveksles med at være fuldstændig dækkende beskrivelser af faktiske og afgrænsede praksisser. Udover, som Nicolini påpeger, at forbryde sig mod en af grundtankerne i praksisteorien, så vil det i min optik også være en umulig opgave, der ville kræve en tilstedeværelse, som ikke har været muligt i denne afhandling. Som jeg redegjorde for i afhandlingens tredje kapitel har jeg ikke haft intentioner om i denne afhandling at klarlægge de enkelte praksisser minutøst. Mit ærinde er at forstå praksisernes dynamikker og ikke kortlægge konkrete kropslige handlinger i detaljen – det ville være et andet projekt (som sandsynligvis også kunne være interessant på den ene eller anden måde).

PRAKSISTEORETISK ANALYSE

Baseret på situationsanalysen stiller jeg skarpt på fire nedslagspunkter i min empiri. Disse fire nedslagspunkter skal ses som et praksis-'slice', hvor jeg ud fra eksempler beskriver, hvordan praksisserne opføres og reproduceres netop her. På den måde kan vi få et glimt af praksisernes dynamikker – forstå hvordan visionen bliver oversat og omsat gennem praksisserne, og hvordan praksisserne bliver reproduceret i denne proces.



Disse punkter skal som sagt ikke forstås som kronologiske hændelser. Nogle dækker konkrete faser i projektet, mens andre dækker over lag, som har været aktuelle gennem længere perioder af projektet.

(I) DEN FRI IDÉKONKURRENCE

”Carlsberg A/S vil skabe en ny by. En livlig by, der sætter nye standarder for livskvalitet i en aktiv, tæt og sammensat by. En by, der udfordrer fremtiden” (Konkurrenceprogram 2006:5). D. 1. november 2006 inviterede Carlsberg A/S i samarbejde med Københavns Kommune og Arkitektforeningen til en fri idékonkurrence for Carlsberg Byen.

Dette første nedslagspunkt i analysen handler om idékonkurrencen, hvor formuleringen af visionen blev til og hvor vinderforslaget, som dannede baggrund for det videre arbejde med Carlsberg Byen, blev fundet.

”En by der udfordrer fremtiden” - invitation til den fri idékonkurrence

”Identitet, byliv, struktur, bæredygtighed og realisering” er de fem bærende elementer i visionen for Carlsberg Byen (Konkurrenceprogram 2006:2). Det første eksempel jeg fremhæver er formuleringen af visionen i konkurrenceprogrammet. Det er et interessant eksempel, fordi det er første gang, at visionen for Carlsberg Byen formuleres officielt. Med andre ord er det første gang, at de på det tidspunkt involverede parter bliver enige om en fælles formulering. Men hvordan er forskellige forestillinger, hensigter og rationaler blevet til én fælles formulering?

Det skal handle om bæredygtighed

Det er Carlsberg A/S og Københavns Kommune, der med Arkitektforeningen formulerer visionerne for Carlsberg Byen og sammensætter dem til et konkurrenceprogram. Disse grupper kommer hver især med forskellige målsætninger.

For Carlsberg handler det først og fremmest om: ”Hvad kan vi levere? Og får vi størst værdi for de penge, vi bruger på det? Det sidste ikke mindst” (interview med direktør, Carlsberg). For Københavns Kommune understøtter Carlsbergudviklingen København ”som verdens miljømetropol”, og så kan udviklingen imødekommende boligbehovet for den voksende befolkning (Kommuneplan 2009:43). Arkitektforeningen er tilknyttet som konkurrencesekretærer og skal med deres erfaring og ekspertise yde rådgivning omkring procedurer og retningslinjer for selve konkurrencen. Deres mål er at sikre kvalitet for byer, bygninger og miljø gennem udvikling og kvalitetssikring af arkitektkonkurrencer



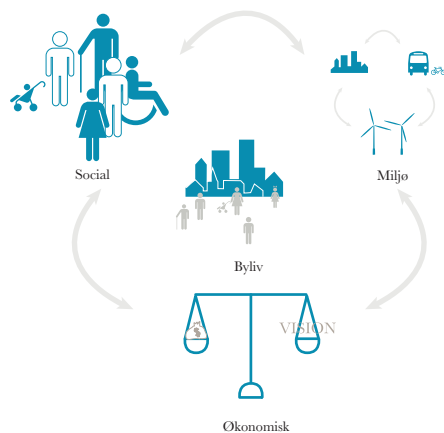
*”Bæredygtighed
opnås, når det aktive
byliv skaber god
økonomi på basis af
social mangfoldighed
og omtanke for miljøet”*

(Konkurrenceprogram
2006:46)

(Arkitektforeningen 2014) og så er det også Arkitektforeningen, der udpeger fagdommerne.

Carlsberg og Københavns Kommune bliver sammen enige om en formulering, hvor bæredygtighed ikke blot skal forstås som miljømæssige forbedringer, men forstås i et holistisk perspektiv:

”... Bæredygtighed er en vigtig del af Carlsberg A/S og skal være en vigtig del af Carlsberg. Bæredygtighed skal forstås bredt og omfatter således både identitetsbegrebet og områdets bymæssige form og indhold” (konkurrenceprogram 2006:46). De lægger i programmet vægt på at det skal forstås både som social, miljømæssig og økonomisk bæredygtighed.



Kilde: Vores By (konkurrenceprogram)

Social bæredygtighed: ”Hvordan illustreres en social bæredygtighed? Carlsberg A/S ønsker at være socialt ansvarlig og understøtte mangfoldighed både kulturelt og i funktioner og boligformer” (konkurrenceprogram 2006:46). Her skal bylivet være ”omdrejningspunkt og kernen for såvel den sociale, miljømæssige og økonomiske balance” og konkurrencedeltagerne skal være med til at ”... give et nyskabende bud på den bæredygtige by” hvor ”... mangfoldighed, miljø og økonomi går op i en højere enhed” (ibid.:47).

Kort før Carlsbergprojektet har Carlsberg udviklet Tuborg Havn, et bolig- og erhvervsområde nord for København. Og med stor succes, taget målsætningen om en god forretning i betragtning – de har tjent gode penge. Men det skal være anderledes denne gang, for nok er målet med Carlsberg Byen stadig at skabe en solid forretning, men måden at opnå målet skal

være en anden. For selvom Tuborg Havn var en god forretning, så skal Carlsberg Byen ikke kun være et sted for det økonomisk stærke segment. Derfor hyrer Carlsberg bl.a. Gehl Architects, hvis kernekompetencer er udvikling af byliv, som rådgiver på konkurrenceprogrammet til at understøtte især den sociale bæredygtighed.



*”Det lyder måske
åndssvagt, men det er jo
syv år siden, og det var
nyt på det tidspunkt,
at man så eksplicit
talte om den sociale
bæredygtighed”*

(interview med
arkitekt-rådgiver)

Spørgsmålet er, hvad social bæredygtighed indebærer, hvem den indebærer, og hvordan man sikrer den. Igennem min empiri fandt jeg, at Carlsberg lægger vægt på, at det handler om bl.a. at tiltrække den kreative klasse (kunstnere, studerende og andre kreative) fordi ”de er en del af økonomien, de gør området mere interessant og skaber innovation” (præsentation v. direktør, Carlsberg). Carlsberg får senere et kommunikationsbureau til at evaluere strategien om den sociale bæredygtighed i form af at tiltrække det kreative segment, hvor de konkluderer at ”bohernerne¹⁰ vil være den magnet, der tiltrækker den kreative klasse, som siden hen tiltrækker fremtidens stærke virksomheder”, og at det handler om netop at ”få bohemer til at slå sig ned i et kvarter med henblik på at løfte attraktionsværdien og boligpriserne” (Help PR 2007). Den sociale bæredygtighed for Carlsberg bliver ikke en målsætning i sig selv, men et element i at opnå målsætningen om at lave en forretning. Det er nemlig Carlsbergs opfattelse, at et ”levende byområde også er nøglen til et bæredygtigt og økonomisk velfungerende område” (konkurrenceprogram 2006:47). Det er en ny tilgang til samme mål som i Tuborg Havn. En tilgang der på det tidspunkt var ny i en branche, hvor det både for bygherre og arkitekter ikke traditionelt har været op til dem at se på social bæredygtighed og byliv.

Miljømæssig bæredygtighed: ”Hvilke miljømæssige initiativer kan udvikles? Det er vigtigt, at Carlsberg bliver miljømæssigt bæredygtigt. Det er en klar ambition og omfatter såvel byggeri, trafikal forsyning samt udnyttelse af arealets ressourcer. Konkurrencen lægger op til nytænkning og udviklingen af spændende idéer på dette område, men sætter ikke faste krav, som kunne låse forslagene fast i den ene eller anden retning” (Konkurrenceprogram 2006:46).



*”Bæredygtighedsdagsordenen
er meget politisk korrekt i
dagens København”*

(interview med direktør,
Carlsberg)

Dagsordenen for den miljømæssige bæredygtighed, forklarer direktøren for Carlsberg i et interview, handler om, at ”når man har at gøre med sådan et projekt, som vi har her, noget der så stort, så kan man ikke bare se sig fri af den dagsorden, der i øvrigt gælder for det omkringliggende samfund”. I den optik knytter visionen om bæredygtighed sig ikke kun til det lokale bydelsniveau, den handler i lige så høj grad om at forbindelsen til den omgivende by og verden. Men hvad kan man som aktør i et byudviklingsprojekt bidrage til i forhold til begrænsninger og muligheder, som omkringliggende strukturer i form af den eksisterende by, lovgivning osv. indebærer?

For Københavns Kommune handler det miljømæssige om en ’grøn’ dagsorden, der dels skal løse nogle af de miljømæssige udfordringer som forurening og CO₂-udslip, men som

10 Som ifølge Help PR er de eksperimenterende typer (kunstnere m.fl.)

herigennem også skal være en del af branding af København (bl.a. ved at blive verdens første CO₂-neutrale hovedstad. En strategi der var under udarbejdelse sideløbende med Carlsberg Byens indledende faser). For Carlsberg handler det om, at de ved at bygge en ny bydel, skriver sig ind i en samlet bys udfordringer, som de ikke vil kunne se sig fri af, men hvor løsningerne også skal ses som investeringer – ”hvordan kan vi bruge pengene på den mest givende måde? Vi vil ikke lave forbedringer, som kun er marginale. Der er ingen penge i at påstå, noget er bæredygtigt” (præsentation v. direktør, Carlsberg). Det handler om at vælge de energirigtige løsninger, fordi det har en bedre økonomi samtidig med, at det passer ind i den nuværende dagsorden, hvor miljø står højt.

Økonomisk bæredygtighed: ”Hvordan skabes en økonomisk velafbalanceret udvikling? Hvis disse ambitioner skal opnås, er det vigtigt at indtænke områdets økonomiske bæredygtighed som en del af en helhed og det høje ambitionsniveau. Carlsberg A/S ønsker ikke at opsætte begrænsende faktorer, men efterlyser erfaringer og modeller til en bæredygtig og økonomisk attraktiv plan for byudviklingen” (Konkurrenceprogram 2006:46).

Konkurrenceprogrammet lægger op til en åben fortolkning af den økonomiske bæredygtighed, men lægger dog vægt på, at den handler om, at Carlsberg Byen skal være en forretning. På den måde legitimerer bæredygtighedsbegrebet målsætningen om forretning. Hvordan dette knyttes til den enkelte borger eller samfundet generelt, er ikke eksplicit i programmet.

Konkurrenceprogrammet lægger vægt på balancen mellem de tre ben, og at der altså ikke kun fokuseres på eksempelvis miljømæssig bæredygtighed alene. Det betyder med andre ord, at fx den økonomiske bæredygtighed i form af en god forretning er forudsætning for en miljømæssig bæredygtighed, og den sociale bæredygtighed bidrager til den økonomiske ved at generere større interesse for området. Men hvordan passer mobiliteten ind i den ligning?

Konkurrenceprogrammets afsnit omkring infrastruktur er ikke direkte koblet til bæredygtighedsmæssige overvejelser, men der står at ”...fremover forventes [...] kommende store persontrafikmængder” (2006:36). Det kan dels forklares ud fra, at programmet netop er åbent, og denne del er op til fortolkning af konkurrencedeltagerne. På den anden side indfanger det ikke, at Københavns Kommune reelt har et ønske om et ændret transportmønster. Som vi så i situationsanalysen, oplever Københavns Kommune i disse år en stigning i bilejerskabet og en stigning i pendlertrafikken, der betyder en øget trængsel og som forventes at stige yderligere de kommende år, ikke mindst på grund af befolkningstilvæksten. Det skaber foruden trængsel også luftforurening og CO₂-udslip. Som et led i bestræbelserne på at blive henholdsvis miljømetropol og CO₂-neutral er det Københavns Kommunes målsætning, at bilandelen skal sænkes (se bl.a. kommuneplaner). For Københavns Kommune betyder bæredygtig mobilitet altså bl.a. en lavere bilandel.



”Nogle gange er det meget forvirrende, og man kan ikke lige finde ud af om det er positivt eller negativt, og der er også nogle skalaer der kan gøre en lidt rundtosset.”

(interview med direktør, Carlsberg)

Parkering er en anden udfordring – ikke bare i Carlsberg Byen og i København, men i byer verden over. Københavns Kommune er notorisk kendt for parkeringsbegrænsninger, og som vi så i situationsanalysen, har kommunen over en årrække gennemført forskellige restriktioner på parkeringsområdet ved bl.a. at fjerne parkering (ind til parkeringsforliget i 2005, hvor det blev vedtaget, at der ikke må fjernes flere parkeringspladser, uden at de bliver erstattet 1:1). Og netop parkering kan også ses som hindring i forhold til visionen om den tætte by med plads til bylivet. Derfor ”forventes [parkering] primært at ske under jorden” (Konkurrenceprogram 2006:34). Men uden at der i konkurrenceprogrammet bliver stillet krav til fx en parkeringsnorm. Til gengæld uddybes det, at ”... P-pladser er en uundgåelig del af byen” (2006:43).

Jeg spurgte direktøren i Carlsberg om hvorfor, når nu biltrafikken er en problematik i København allerede (der taget fx CO₂-udslip og forurening i betragtning, har konsekvenser for den miljømæssige bæredygtighed), man ikke benytter sig allerede i visionen af at stille krav til trafikken gennem fx at fastsætte en lavere parkeringsnorm, som også vil være i tråd med Københavns Kommunes strategi om færre biler (og samme parkeringsnorm som man i øvrigt har i Ørestaden netop for at begrænse biltrafikken).

Men ifølge direktøren i Carlsberg handler bæredygtighed ikke om, hvorvidt Carlsberg Byen er med til at generere mere eller mindre trafik: ”... det vi gør, det er, at vi flytter trafik fra landområdet til byområdet. Det er sådan, jeg ser på det. På den måde yder vi i sig selv et positivt bidrag til bæredygtigheden, fordi trafik i bymæssig sammenhæng, den er altså mindre miljøbelastende, end trafik i en landlig kontekst er.” (interview med direktør, Carlsberg). Rationalet er, at uanset om den trafikale løsning (fx med en høj parkeringsnorm) genererer mere biltrafik, så er det stadig bæredygtigt – relativt set.

Men er det egentlig også Carlsberg Byens opgave at bidrage til en forandring af transportmidlernes sammensætning? Og hvor meget kan Carlsberg som bygherre ændre på – uden at det i øvrigt forhindrer målsætningen om at skabe en forretning? For selvom direktøren for Carlsberg ser det som bygherrens ansvar at koble sig op på en lokal og global dagsorden om bæredygtighed, så handler det om at følge dagsordenen mere end at sætte den: ”Vi kan ikke bygge en bydel som ikke kan håndtere bilismen, fordi så er det ude af kontekst altså. Det kan godt være, at det bliver moderne om 10-15-20-50 år, men det er det altså ikke i dag. Altså i dag kan du ikke få en bydel til at fungere, hvis ikke du kan håndtere bilismen” (ibid.).

Men hænger det sammen med Københavns Kommunes vision om, at Carlsberg skal være CO₂-neutral (Kommuneplan 2009:42)? Det er et dilemma, hvor der på den ene side er hensynet til visionen om CO₂-neutralitet og på den anden side, at Carlsberg Byen skal være koblet op på den omkringliggende by, for ellers ”...så afskærer man sig fra kommunikation. Fordi kommunikation nu engang er via bilisme – langt hen ad vejen” (interview med direktør, Carlsberg).

Det bliver et paradoks, hvor den bæredygtige by kræver færre (måske ingen?) biler, men hvor at færre biler vil skabe nogle problemer, som er (eller anses for at være) ubæredygtige. Det er ikke kun et spørgsmål om, at Carlsberg og Københavns Kommune har forskellige målsætninger for, hvad det vil sige at gøre Carlsberg Byen bæredygtig, men at de også tolker, hvordan bæredygtigheden skal opnås, forskelligt. Så selvom der er enighed om, at Carlsberg Byen skal være bæredygtig, så er det uklart, hvad det egentlig indebærer forstået på den måde, at bæredygtighed er løsningen på en række nutidige og presserende problemer, men uden at det er klart, hvordan bæredygtighed i realiteten løser disse problemer. Det er op til konkurrencedeltagerne selv at komme med bud på, hvordan visionen om bæredygtighed skal omsættes til realitet, så bæredygtighedsdagsordenen bidrager til at løse både Carlsberg Byens, Københavns og den omkringliggende verdens problemer.

Kendskabet til Carlsberg Byen

Carlsberg Byen har den fordel, at placeringen i København og bryggeriets placering i den danske bevidsthed gør, at forholdsvis mange (ikke kun lokale) på forhånd for byudviklingsprojektet har kendskab til området (en simpel Google-søgning viser også, at jeg ikke er den eneste, der i studie- eller forskningsmæssig sammenhæng har interesse for projektet). Det er let at komme til Carlsberg Byen og mange har allerede en tilknytning i modsætning til fx Ørestaden, der til sammenligning er mere afkoblet fra selve byen. Dette stedslige/rumlige aspekt har skabt unikke forudsætninger for Carlsberg Byen i forhold til at skabe en tilgængelighed for både borgere og andre interessenter allerede inden, visionen var formuleret. Hvordan borgere og interessenter i øvrigt har været inddraget, vender jeg tilbage til i det fjerde nedslagspunkt.



Åben konkurrence – fri leg med uskrevne regler

”Carlsberg A/S ønsker ikke at opsætte begrænsende faktorer” (konkurrenceprogrammet 2006:46) og ”... deltagerne kan frit arbejde med tætheden, højder og dybder og dermed give et nyskabende bud på den bæredygtige by” (ibid.:47). Konkurrencen er ”en idékonkurrence, hvor det er Carlsberg A/S’s hensigt, at få konkurrencens resultater omsat til virkelighed” og hvor videre arbejde derfor skal foregå i samarbejde med vinderen (ibid:59).

En åben idékonkurrence – som i dette tilfælde også var anonym – stiller modsat indbudte arkitektkonkurrencer ikke krav til, hvem der kan deltage. I idékonkurrencen om Carlsberg Byen ”opfordres til, at deltagerne danner tværfaglige teams – arkitekter, planlæggere, landskabsarkitekter, bybyggere, ingeniører, sociologer, antropologer, geografer, erhvervsfolk, kunstnere m.fl.” (Konkurrenceprogram 2006:2). Fem internationale arkitektvirksomheder er på forhånd inviteret til at deltage.

Materialet der skal afleveres er ”tegninger, øvrige illustrationer og beskrivelsestekst [...] i form af plancher” (Konkurrenceprogram 2006:56), hvor ”illustrationerne udføres i en teknik, der muliggør en klar opfattelse af forslaget. Påskrifter, stikord, etc. på plancherne foretrækkes frem for lange skriftlige udredninger” (ibid.). Materialet er altså stort set tilsvarende det, som findes i andre arkitektkonkurrencer. Arkitektforeningen er som konkurrencesekretær med til at sikre, at retningslinjerne for handlinger i forbindelse med konkurrencen og bistår med rådgivning til bygherre og deltagere. Der er ligesom for materialet også her spor fra tidligere konkurrencer, som er med til at forme de uskrevne regler.



”Bygherrerne ved godt at det efterhånden bliver efterspurgt at deres nye bydel er bæredygtig... eller bliver opfattet som bæredygtig.”

(interview med embedsmand, Center for bydesign)

Også fagdommerne (dem vender jeg tilbage til) er arkitekter og udpeget af Arkitektforeningen. Så selvom der er lagt op til, at alle kunne deltage, så er de arkitektmæssige normer fremtrædende. Jeg var på et tidspunkt i mine feltstudier selv i en dommerbedømmelse for et delprojekt på Carlsberg, hvor dommerne primært var arkitekter. Det var en oplevelse, der pillede ved min ingeniørtilgang. Jeg kunne se, at ord som ’metamorfose’ og fortællinger om hvilke følelser man kunne forbinde med forslagene, var fuldstændigt naturlige, hvor det i min (ingeniør-)verden var en tand for poetisk til at have noget med virkeligheden at gøre. Dommerne kommenterede heller ikke på, at alle forslagene brød reglerne ved eksempelvis at foreslå højere byggerier, end det var angivet i retningslinjerne, eller at der var foreslået tagterrasser, hvor der ellers skulle være solceller. Der var et arkitektvokabular i rummet, eller måske nærmere en arkitektindforståethed, som jeg ikke genkendte hos Carlsberg eller i Københavns Kommune. Jeg snakkede efterfølgende med en projektleder hos Carlsberg (som i øvrigt selv er ingeniør af uddannelse), der fortalte at han ofte oplevede at arkitekternes fokus var mere på det æstetiske end det bæredygtige og funktionelle, og at han nogle gange fandt forslag til byggerier fuldstændig uhensigtsmæssige til beboelse – og så var det i øvrigt ganske normalt, at konkurrenceforslagene ikke imødekommer kravene fra oplægget.

Arkitektkonkurrencen har nogle uskrevne regler, som det kræver en arkitektbaggrund at kunne orientere sig i forhold til. Jeg kunne genkende nogle af disse uskrevne regler i den åbne idékonkurrence.

I dommerbedømmelsen for selve Carlsbergprojektet var det også denne arkitekt-til-arkitekt-sproglighed og -tilgang, som var i fokus. Formidling alene gennem illustrationer og tekst i form af påskrifter og stikord, stiller krav til en arkitektfaglighed, som ikke eksisterer inden for mange andre fag. Samtidig understreger formen nogle uskrevne regler inden for (arkitekt-)konkurrencer, hvor det ikke er normalt at komme med lange udredninger omkring eksempelvis trafikale forhold. Men hvordan kan man som konkurrencedeltager komme med forslag til en bæredygtig by uden at gå i den slags detaljer?

“Den bilfri by som trylleformular” – konkurrencebesvarelse

Der kom 221 forslag fra hele verden (som er et højt antal i forhold til normale arkitektkonkurrencer). Det var derfor en omfattende bedømmelsesproces, hvor fagdommere igennem tre møder gennemgik det indsendte materiale, og efterfølgende blev der afholdt fire bedømmelsesmøder med den samlede dommerkomité. Der blev på denne baggrund udpeget én vinder samt uddelt en række 2. og 3. pladser ud fra hvilke enkelte delelementer er blevet udvalgt og integreret i vinderforslaget i en senere fase.

Dommerkomitéen blev foruden tre fagdommere sammensat af politikere fra Københavns Kommune (daværende overborgmester, Ritt Bjerregaard, og daværende teknik- og miljøborgmester, Klaus Bondam), adm. Direktør for Carlsberg A/S (Niels Smedegaard) og koncerndirektør (Jørn P. Pedersen) samt en række nationale og internationale arkitekter og byudviklingsrådgivere. Derudover var der tilknyttet en række rådgivere fra henholdsvis Københavns Kommune og Carlsberg (Ejendomme). Bedømmelseskriterierne (som også stod beskrevet i konkurrenceprogrammet) byggede på forslagenes evne til at bygge en by i henhold til Carlsberg A/S’ vision og de fem bærende elementer: ”Identitet, byliv, struktur, bæredygtighed og realisering” (Dommerbetænkning 2007:7).

”Arkitektonisk fremsynethed” – fagdommere fra arkitektverdenen

De 221 forslag var ifølge fagdommerne et ”kæmpe materiale at vælge i mellem” (interview med fagdommer). Det krævede, at selve gennemgangen foregik ”ekstremt systematisk”, hvor fagdommerne startede med at gennemgå de enkelte plancher og fik ifølge den fagdommer jeg interviewede ”sådan relativt hurtigt sorteret den vildeste, eller den dårligste kan man vel godt

“

”Det er selvfølgelig noget af det der gør en fri konkurrence meget urealistisk fordi man jo har mulighed for at drømme frit og alle mulige kan deltage”

(interview med arkitektrådgiver)

tillade sig at sige, tredjedel fra” (ibid.). Da de var nede på omkring 75-80 forslag, begyndte de at gennemgå de tilhørende mapper ved at fordele mapperne mellem hele dommerkomiteen – altså også de øvrige dommere udover fagdommerne. Det var dog stadig fagdommernes ansvar at gå i dybden med at læse mapperne – ”vi kunne nok ikke forvente, at Ritt Bjerregaard i samme grad ville gøre det” (ibid.).

Fagdommerne var som sagt udpeget af Arkitektforeningen ud fra en række kriterier, der ifølge foreningen skal være med til at kvalitetssikre arkitektkonkurrencen. Først og fremmest skal dommerne være uddannede arkitekter og besidde en arkitektfaglighed og ikke mindst ”arkitektonisk fremsynethed” (Arkitektforeningens hjemmeside). De skal derudover have faglig anseelse (som i Carlsbergkonkurrencens tilfælde talte både professorer, rektor for en arkitektskole og direktøren for en tegnestue (fra Gehl Arciteicts som også var rådgiver på konkurrenceprogrammet). Det var ”erfarne faglige rotter”¹¹). Og så skal de have erfaring fra tidligere konkurrencer, hvilket også dækker over erfaring inden for juridiske, politiske og økonomiske aspekter og skal kunne matche bygherren inden for det fagområde konkurrencen berører.

Tegnestuen Entasis blev konkurrencens endelige vinder – en på det tidspunkt mindre tegnestue med kun fire ansatte. De indleder deres forslag ’Carlsberg – Vores rum’ med ordene:

“

*Der opstod jo
lidt forvirring i
dommerkomiteen, da vi
fandt ud af at det var et
lille københavnerkontor,
der havde vundet
opgaven. Vi havde jo
faktisk forestillet os at
vi skulle finde en vinder
fra Madrid, haha. Eller
et eller andet eksotisk,
ikk’?”*

(interview med
fagdommer)

”Carlsberg skal som en fugl fønix igen vise sig for byen som oplevelsesmaskine. I asken fra modernismens problematiske prioritering af sol og luft skal en tæt by med troværdige byrum genopstå som rammen om en bæredygtig by” og ”Carlsberg bliver første by på vores blå planet der viser at en social, økonomisk og miljømæssig bæredygtig by opstår ved at forene den klassiske bys tæthed og troværdige byrum med state of the art inden for sociologi, arkitektur, kunst og ingeniørvidenskab” og så skal Carlsberg Byen gå forrest i international byudvikling ved at vise vejen for ”økonomisk, social og ressourcemæssig bæredygtighed” (Vores Rum 2007).

I dommerbetænkningen lyder det, at ”... forslaget viser, med en sensitivitet for området, en helhedstanke, som dommerkomitéen finder mulig at videreudvikle.” (Dommerbetænkning 2007:32).

Fokus i betænkningen er primært på forslagets evne til at skabe identitet og byliv. Til gengæld pointerer dommerkomitéen at ”... forslaget arbejder bevidst og seriøst med aspekter inden for bymæssig bæredygtighed uden dog at tilføre nye dimensioner eller illustrere innovation og nytænkning inden for dette område.” (ibid.:37). Men det var ikke kun Entasis, der ikke formåede at skabe en gennemført bæredygtig løsning.

¹¹ Ifølge den ene af fagdommerne, som selv var ny på det tidspunkt

Bæredygtigheden er grøn

I dommerbetænkningen, der forholder sig til de øvrige 220 indsendte forslag, står der, at niveauet generelt i forslagene er højt, men at "... der ikke er noget forslag, som kvalitetsmæssigt løfter sig markant over de andre i den kvalificerede gruppe" (Dommerbetænkning 2007:15). Flere forslag arbejder med en identitet for området, der knytter sig til *branding* med udgangspunkt i eksempelvis bæredygtighed. Det er "... et udbredt synspunkt, at Carlsberg-området gennem den bæredygtighedsprofil, der udvikles, både kan placere sig som et internationalt eksempel og bidrage til en vigtig del af selvforståelsen i området og skabe afsæt for en international branding ved at satse bevidst og nyskabende på bæredygtighed" (ibid.:27). Men samtidig skriver dommerkomitéen, at selvom flere forslag arbejder med bæredygtighed i større eller mindre grad er "... det [...] karakteristisk, at ingen forslag når frem til – på en grundlæggende og operationel måde – at forbinde bæredygtighedsspørgsmålet til byens strukturering" (ibid.:25) og videre at "... Fraværet af bydimensionen giver anledning til en mere generel påpegning af, at dette aspekt i den faglige diskussion og praksis synes underbelyst" (ibid.).

Denne mangel på 'bydimensionen' (og koblingen af bæredygtighed til denne dimension) kan ifølge en af fagdommerne netop skyldes, at det er noget nyt på det tidspunkt – i Danmark i hvert fald – at bede om et helhedsgreb og en strukturplan, som handler om at vægten ikke skal ligge på bygningsdesign, men derimod på at skabe en overordnet idé med området gennem en *byrumsplan*. Det viser sig at være en udfordring, ifølge den ene fagdommer, for "hvad er en byrumsplan? Det var der mange, der ikke rigtig havde nogen forestilling om på det tidspunkt. Man vidste, hvad en bebyggelsesplan var, for det får du jo undervisning om på arkitektskolen: En bebyggelsesplan, den ser sådan her ud... men en byRUMs-plan...? Hvad var det?" (interview med fagdommer).

Også vægtningen af bæredygtigheden er ifølge fagdommere en udfordring for deltagerne: "hvor det godt kan være, at nogle af dem tipper over og har egentlig en langt bedre forklaring omkring noget miljømæssigt, men man tror ikke på det helhedsgreb, de har lavet, fordi det hele skal være grønt, og der skal være solceller på alle husene og der er faktisk næsten heller ingen huse. Og så hænger det jo ikke sammen økonomisk" (ibid.). Ifølge hende spændte feltet af forslag fra "dem der egentlig lever relativt langt fra den pragmatiske virkelighed til realiserende arkitekter, som er vant til at udføre ting ned i den mindste detalje" (ibid.). Og det viser sig for mange deltagere at være en udfordring, for hvordan formidler man denne vægtning og de detaljer, som sådan en løsning kræver for at blive realistisk, når konkurrencen netop lægger op til, at der ikke skal være lange udredninger? Derfor spænder løsningsforslagene fra få linjer om bæredygtighed til lange udredninger om affaldshåndteringer og krav til byggematerialer og ifølge dommerbetænkningen "suppleret med synspunkter om social og økonomisk bæredygtighed" (Dommerbetænkningen 2007:25). Det gør sig gældende



”8-10 % af boligerne kan lejes ud til meget lav husleje på årmål basis. I løbet af få år vil lejerne kunne styrke sin økonomi via social integration og networking i byen. Egen bolig kan købes og nye borgere kan få adgang til de billige lejemål”

(vinderforslag, Vores Rum 2007)

for mange forslag, at bæredygtighed knytter sig til bygningsudformning og retningslinjer for den daglige drift – snarere end til den grundlæggende balance mellem de enkelte aspekter og selve helhedsgrebet. Fx foreslår flere deltagere at etablere forskningscentre, der skal beskæftige sig med bæredygtighed, og nogle foreslår ”et stort fødevaremarked med en markant økologisk kvalitetsprofil [som] gøres til det funktionelt og arkitektonisk bærende element i planen” (ibid.:27).

Selvom den økonomiske og sociale bæredygtighed behandles i et vist omfang, så er det ifølge dommerbetænkningen ikke gjort tilstrækkeligt – den sociale bæredygtighed handler fx mest om udbud af lejlighedstyper. Behandlingen af bæredygtighed er ifølge dommerkomiteen præget af ”entusiasme, idérigdom og billedrigdom”, men bæredygtighedsdimensionen er ikke tilstrækkeligt integreret i den samlede strategi (ibid.:27). Overordnet spænder forslagene ifølge fagdommeren ”fra det helt konkrete, som måske ikke var fabulerende og ikke særligt tryllebindende, til noget som var fantastisk tryllebindende, men fuldstændigt umuligt at gennemføre i virkeligheden” (interview med fagdommer).

Entasis’ forslag bygger på fem søjler: Arv, rum, akser, tårne og massiv – som alle står på en base af bæredygtighed (i ”de tre dimensioner”). I forhold til den miljømæssige bæredygtighed er det ambitionen for Carlsberg Byen at allerede til klimakonferencen i 2009, skal den miljømæssige hovedstruktur være implementeret i de første projekter, så Carlsberg til konferencen kan fremstå som den ”... fremmeste europæiske bydel” (Vores Rum 2007). Tegningerne er meget grønne med natur og by – som én af embedsmændene sagde til mig omkring visualiseringerne, så ”er der grønne tage, der bare ser super super grønne ud, over hele Carlsberg. Og hvis ikke der er grønne tage, så kører der sådan nogle solceller på taget. Og det er jo ikke helt sådan, det kommer til at se ud. Det er ligesom et brand, man har fået skabt sig” (interview med embedsmand, Center for bydesign).

Den sociale bæredygtighed er i forslaget, som i mange af de øvrige forslag, orienteret mod boligtyperne: ”8-10 % af boligerne kan lejes ud til meget lav husleje på årmål basis. I løbet af få år vil lejeren kunne styrke sin økonomi via social integration og networking i byen. Egen bolig kan købes og nye borgere kan få adgang til de billige lejemål” (Vores Rum 2007). I forhold til den økonomiske bæredygtighed fokuserer Entasis på Carlsbergs stærke brand, der skal tiltrække beboere og dermed økonomi.

Utilstrækkelig trafikhåndtering

”At gøre området bilfrit ses i hovedparten af forslagene som en vigtig del af bæredygtighedsprofilen. Ud over at det skaber et venligt lokalt miljø, bidrager det naturligvis også til at give området en særlig status og giver afsæt for at brande det. Men i mange forslag

ses det bilfri miljø som en form for trylleformular, der med ét slag kan fjerne alle de problemer, der er knyttet til bilerne.” (dommerbetænkning 2007:27).

Dommerne finder overordnet samtlige konkurrencebesvarelser utilstrækkelige i trafikhåndteringen – fordi der ikke er nogle biler i forslagene. Konkurrenceprogrammet ”antyder en bilfri bydel ved at forudsætte, at der ikke skal være parkering på gader og pladser” (ibid.:25) og derfor har mange konkurrenceforslag ifølge dommerbetænkningen set bort fra biltrafikken og håndteret bilparkeringen ved blot at indikere et antal nedkørsler til P-kældre. Men skulle man ikke netop forestille sig, at det var bæredygtigt, altså at der ikke er nogle biler? Udover at det er urealistisk at fjerne bilerne med en trylleformular, finder dommerne også, at den manglende trafikhåndtering i forslagene vil have andre konsekvenser: ”Konkret vil en del af de anviste løsninger belaste de omgivende områder eller give betragtelige problemer omkring tilkørslerne til parkeringsanlæggende, og den nødvendige interne servicetrafik er i mange forslag undervurderet” (ibid.:27). Det undrer dommerkomiteen, at der i mange forslag kun er foreslået én (allerede eksisterende tilkørselsvej), idet de ser, at den byggevolumen som foreslås ”vil generere en trafikmængde, der gør det nødvendigt at introducere andre trafikløsninger, bl.a. forbedring af forbindelser til det omgivende vejnet” (ibid.:25) Det var forud for konkurrencen ikke klart, hvorvidt metrocityringen ville have et stop centralt i Carlsberg Byen. Alligevel har alle forslag med få undtagelser forudsat, at der netop vil være en metrostation. På den måde læser dommerne ikke konkurrencebesvarelserne som innovative forsøg på at tænke alternativer til bilen, men at det er en utilstrækkelig trafikhåndtering. Men det tyder heller ikke på, at de øvrige aktører involveret i Carlsbergprojektet fandt de ’bilfri’ forslag særligt velegnede. En embedsmand i Center for trafik opsummerede forslagenes trafikhåndtering sådan her: ”Jeg synes, folk er dumme! Sådan reelt set. Fordi det er urealistisk. At forestille sig, at vi har fire små gedestier, og der skal vi lige have 20.000 biler igennem. Den der refleksion over, hvad det er... der var rigtig mange luftkasteller [...] Hvis man skal være rigtig grov, så kunne man diskvalificere stort set alle budene” (interview).

Entasis forslag går dels ud på at sikre brug af brintmotorer til den kollektive transport og dels en ændring af Københavns nuværende trafikfordeling med 1/3 biltrafik, 1/3 kollektiv transport og 1/3 cykeltrafik og fodgængere til ”3/6 cyklister og fodgængere, 2/6 offentlig transport og 1/6 bilisme, hvoraf 50 % foregår i lånebiler” (Vores Rum 2007).

Jeg spurgte direktøren af Carlsberg, hvorfor man ikke har arbejdet aktivt videre med denne fordeling af transportmidler og idéen om debiler, hvis det kan være med til at reducere bilandelen og de problemer, der er knyttet til denne. Til det svarede han, at der var ”masser af interessenter, som har villet udleve nogle bæredygtighedsmæssige tvangstanker, vil jeg næsten sige, på vores område. For det var ligesom stedet, hvor man følte, at det kunne man da godt afprøve, ikk’? Med alle mulige mærkelige ting, som man syntes var interessant at få afprøvet” (interview med direktør, Carlsberg). Og i forhold til Entasis’ forslag: ”Jeg tror, man får sådan

“

”Der har været fri leg, men altså det er det jo ikke for os, for når vi begynder at gøre det her, så er det jo virkelighedens verden. Det er penge og det er ressourcer, der bliver bundet ind i det, og vi comitter os selv på det, så vi kan jo ikke bare sætte ting i gang fordi vi synes det er morsomt”

(interview med direktør, Carlsberg)

lidt ligesom en aha-oplevelse, når man kigger på, hvordan det i vinderforslaget var beskrevet, at det her skulle blive bæredygtigt, for så griber man til sådan nogle ting som er... det kan da godt være vi får nogle brintmotorer engang, men..." (ibid.).

Konklusionen på tidspunktet for dommerbedømmelsen blev, at dommerkomiteen fandt "projektets forenkledte trafikhåndtering urealistisk og uudviklet, og anbefaler at dette viderebearbejdes" (Dommerbetænkning 2007:27).

Delkonklusioner (I)

At de forskellige involverede parter er blevet enige om en fælles formulering, hvor bæredygtighed er det helt centrale tema, er ikke nødvendigvis det samme som, at de grundlæggende har samme opfattelse af dels, hvad bæredygtighed betyder i denne sammenhæng og dels, hvordan det kan omsættes til virkelighed. For der er allerede i disse tidlige faser flere forskellige praksisser i spil, som både skaber spændinger i og mellem praksisserne. Men uden at det betyder, at praksisserne nødvendigvis nedbrydes eller rekonfigureres – min empiri viser, hvordan disse spændinger ikke udløses som konfrontationer i forbindelse med formuleringen af visionen og konkurrenceprogrammet, men snarere stabiliserer eksisterende praksisser og forskyder spændingerne til fremtidige konfrontationer. Jeg vil i denne analyse se nærmere på, hvordan en åben formulering af visionen og konceptet med den fri idékonkurrence, stabiliserer og reproducerer de enkelte praksisser på trods af de forskelligheder, der ligger i praksisernes konfigurationer.

Fælles elementer giver plads til forskellige rationaler

I situationsanalysen så jeg allerede på relationen mellem Carlsberg og Københavns Kommune. I dette afsnit ser jeg på relationen fra et praksisteoretisk perspektiv, hvor jeg ud fra de menings-, materiale- og kompetenceelementer der er i spil. Det lyder mere abstrakt teoretisk, end det er, for under observationer og interviews bliver det hurtigt klart, at de forskellige praksisser, jeg identificerer, foregår inden for organisatoriske rammer (hos fx Carlsberg eller Københavns Kommune), men hvor projekter og opgaver overlapper. De mekanismer som holder handlinger sammen i en praksis eller en specifik form for social orden, kan også vedligeholde forholdene mellem praksisser. Fx kan de samme opgaver og projekter indgå i mere end en praksis, og outcomet af en praksis kan være input til en anden praksis (Nicolini 2013:174).

Jeg ser først og fremmest en 'bygherrepraksis' med en målsætning om at skabe en forretning og en kommunal praksis, hvor Carlsberg Byen som byudviklingsprojekt indgår som et

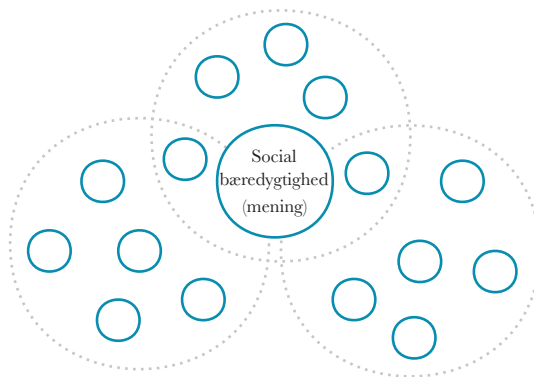
element i en strategi om en CO₂-neutral hovedstad (i situationsanalysen lagde jeg vægt på, at kommunen ikke er en enhed, men består af forskellige afdelinger med forskellige mål, tilgange og fagligheder. Der er med andre ord mange forskellige praksisser repræsenteret i kommunen. Men i konkurrencen og formuleringen af visionen identificerer jeg én (kommunal) praksis, hvis mål er repræsenteret gennem kommunens overordnede strategier. Senere i forløbet, når arbejdet hen mod implementeringen bliver mere konkret, materialiserer de forskellige kommunale praksisser sig tydeligere på måder, der også har indflydelse på analysen). Men spørgsmålet er om CO₂-neutralitet er Københavns Kommune overordnede målsætning for Carlsberg Byen? Jeg vil snarere se det som et delmål, hvor den overordnede målsætning er at gøre København til et godt sted at bo – her spiller Carlsberg ind ved at kunne rumme befolkningstilvækst og skabe positiv branding, mens CO₂-startegien er en del af målsætningen om at gøre København et godt sted at bo (bl.a. også som branding).

Koblingen mellem disse to praksisser er først og fremmest det konkrete (materielle) konkurrenceprogram og opgaven med at udarbejde det og formulere en vision. Praksisserne deler dermed et element, som også cirkulerer (efterfølgende) mellem andre praksisser på en måde, der holder fast på de komplekse sociale arrangementer, som byudviklingen udgør (Shove et al. 2012). Vi kan her tale om konkurrenceprogrammet (sammen med visionen) som et grænseobjekt, der på den ene side er formbart, så det kan indgå og bruges i forskellige sammenhænge og samtidig stabilt nok til at bibeholde en fælles identitet på tværs af sammenhænge (Star og Griessner 1989:393). Star og Griesnner peger på, at i fælles brug (altså i mange sammenhænge) er grænseobjektet svagere struktureret, end når det kun bruges et enkelt sted (ibid.). Og netop konkurrenceprogrammet og visionen er, som vi ser i den empiriske del af dette afsnit, meget åben og indgår i mange sammenhænge. Konkurrenceprogrammet kan være med til at skabe orden og stabilitet mellem praksisserne ved, at de alle sammen har noget at handle i forhold til – selvom forskellige aktører og praksisser tilskriver forskellige meninger til programmet og visionen (den fortolkningsmæssige fleksibilitet). Samtidig med at de fælles formuleringer i visionen (og konkurrenceprogrammet) ikke modsiger sig grundlæggende målsætning og værdier i praksisserne eller på anden vis strider mod rationaler og normativitet, så styrkes alle praksissers påstande. Selvom det på det tidspunkt omkring konkurrencen er nemt, fordi der ikke er konsekvenser i en konkret forstand, men aktørerne arbejder sig hen i mod noget fælles, som alle gerne vil have. Og det er så med til også at opretholde en orden i det eksisterende praksisser (Shove et al. 2012).

Derudover skabes en menings- og kompetencerelation mellem bygherrepraksissen og den kommunale praksis, idet Gehl Architects bliver tilknyttet som rådgivere i formuleringen af visionen og konkurrenceprogrammet – på den måde behøver praksisserne i sig selv ikke at tilegne sig nye kompetence- eller meningselementer for at relatere sig til hinanden.

Gehl Architects er dermed involveret gennem en rådgiverpraksis, hvor de ud fra fælles

meningselementer med både den kommunale praksis (fx omkring byliv som er en relation, der strækker sig langt tilbage i tiden) og med bygherrepraksissen (byliv er en måde at skabe god økonomi på).



Det bliver den sociale bæredygtighed, som bliver en del af visionen, selvom forståelsen af den sociale bæredygtighed bygger på forskellige rationaler. Det er altså et eksempel på, hvordan visionen som grænseobjektet i praktisk forstand tillader den fortolkningsmæssige fleksibilitet – og denne åbenhed i grænseobjektet tillader de forskellige praksisser forsat at arbejde sammen i relation til hinanden uden nødvendigvis at være i konsensus (Star 2010). I bygherrepraksissen er rationalet, at der skal være plads til den kreative klasse, selvom denne ikke økonomisk er stærkest, fordi den kreative klasse anses for at kunne tiltrække netop økonomien.

På den måde bliver den sociale bæredygtighed indskrevet i et rationale, der netop leder til målsætningen om at skabe en god forretning. Erfaringen trækker spor fra tidligere projekter som Tuborg Havn, på måder der har formet praksissens handlinger, værdier – ikke ved at gå på kompromis med målet, men ved at sætte en anden tilgang til målet, hvor mangfoldigheden bliver et salgsparameter på lige fod med luksuslejligheder. Rationalet for den kommunale praksis i forhold til den sociale bæredygtighed handler om at have plads til flere typer mennesker, så det ikke bliver et ensidigt område. Samtidig er der her også en vis interesse i at få flest muligt ressourcestærke (skattebetalende) borgere.

Visionen (og konkurrenceprogrammet) fungerer som et grænseobjekt, der forbinder de forskellige praksisser, uden de behøver at være enige om en tolkning af visionen

Ved at involvere en arkitekturrådgiver kan Carlsberg og Københavns Kommune nemmere arbejde sammen uden nødvendigvis at tilskrive samme mening eller have samme rationaler omkring visionen for Carlsberg Byen

En bilbaseret dagsorden

Det står klart i dommerbetænkningen, at dommerkomiteen ikke finder trafik håndteringen i idéforslagene tilstrækkelig. Samtidig er en uddybende redegørelse som sådan heller ikke i tråd med konkurrencens præmis om at undgå lange udredninger og idéen om primært at formidle visuelt. Men den manglende håndtering ender med at styrke eksisterende rationaler om en bilbaseret dagsorden.

Trafikhåndteringen – og de udfordringer der må være forbundet hermed – er 'blackboxet' i idéforslagene gennem underjordisk parkering og metro (altså bilerne væk fra overfladeterrænet, hvor der skal være byliv og bygninger). Entasis foreslår, at der i Carlsberg Byen skal være 1/6 biltrafik (mod den nuværende 1/3 i København), og at halvdelen af denne skulle være i delebiler. Men ifølge direktøren for Carlsberg er dette ikke foreneligt med den (økonomiske) virkelighed, han så for Carlsberg Byen, og er heller ikke noget Carlsberg som bygherre, hverken har kompetencer eller ressourcer til. Han afviser ikke konceptet, men understreger med et skævt smil, at det heller ikke ville gøre en forskel for, hvor meget parkering de ønsker. Rationalet er, at mere infrastruktur (fx en høj parkeringsnorm) ikke udgør en hindring for færre biler (eller delebiler), hvorimod en begrænset infrastruktur (fx en lav parkeringsnorm) kan være en hindring, hvis der skulle vise sig at komme flere biler end antaget. Direktøren for Carlsberg opsummerer det således: "Det er jo lidt svært, når man har bygget en parkeringskælder, så er den nu engang som den er, og så er det rigtig svært at sige, at den skulle havde være dobbelt så stor. Det er nemmere at sige, at vi har ikke behov for helt så store arealer, som vi har bygget" (interview).

På den måde vil planlægningen for færre biler (og delebiler) føre til materielle bindinger, uden at der omvendt er noget at vinde for Carlsberg: biler vil der være uanset hvad, og hellere have tomme parkeringspladser end for få parkeringspladser. Her bliver diskurserne om, at 'bilen er kommet for at blive' og 'ingen by uden biler', brugt til at legitimere holdningen og handlingen i forhold til ikke at lægge materielle bindinger på biltrafikken. At etableringen af

parkeringspladserne er omkostningsfulde spiller en rolle, men så længe rationalet er, at det ikke er muligt at afsætte byggeri uden parkeringspladser, er prisen ikke afgørende. Konceptet om delebiler kan heller ikke udfordre rationalet – som jeg redegjorde for i situationsanalysen, erfarede jeg en diskurs om, at delebiler er dyre, ineffektive og måske ligefrem præget af at være drevet af foreninger og ikke som sådan er stærke forretninger i sig selv.

I et praksisteoretisk perspektiv kan delebilskonceptet i den form de præsenteres her, ikke føde ind til at nå bygherrepraksissens målsætningen om at lave en god forretning. Bæredygtighed, i form af mindre biltrafik (baseret på delebilssystem) er heller ikke integreret i bygherrepraksissen:

”Vi har ingen idealistiske problemer med, at vi genererer mere bilisme og folks måde at bruge byen på, det forholder vi os ikke til. Vi prøver at understøtte de behov, der måtte være. Og vil jeg jo sige, så er det meget op til kommunen at sørge for den politiske prioritering og stille krav, som man ønsker, når man bygger i København. Som privat projektudvikler med nogle finansielle investorer bag os, så er vi ikke, hvad skal man sige... Så er det et rent kommercielt foretagende, som i princippet ikke kan træffe ideologiske beslutninger, medmindre det betaler sig” (interview med udviklingschef, Carlsberg).

Det er i stedet nogle normer og regler bygherrepraksissen må længe sig op ad, fordi de er afhængige af investorerne – og de er ikke forbundet med et idealistisk forhold til bæredygtighed. Selvom der potentielt kunne være penge at spare ved at lave mindre parkering og lave alternative løsninger, så er der ganske enkelt ikke rum til det, fordi praksissen er dybt afhængig af investorer – og investorerne er afhængige af det, som bygherrepraksissen kan. De to praksisser er bundet sammen på måder, der gør dem modstandsdygtige overfor forandringer. Praksisserne er organiseret ud fra regler og ressourcer, som her styrer de individuelle aktørers handlinger – at lave mindre parkering og begynde at etablere et delebilssystem vil for aktørerne være at gå mod de regler, der er i de praksisser, de er en del af og uden i øvrigt at have ressourcerne til det (Nicolini 2013:47).

Rationalet om at et delebilssystem eller andre tiltag, der kan begrænse biltrafikken, spiller så grundlæggende imod de rationaler, der eksisterer i bygherrepraksissen og investorpraksissen, at det er usandsynligt, at fx et delebilskoncept kan ændre praksisernes konfiguration og måde at handle på – selv hvis systemet skulle vise sig at fungere. May forklarer, hvordan man ved at afvise andre praksissers rationaler kan styrke sine egne praksisser, og det er måske netop det, der sker her (2001). Ved at kategorisere ideerne som urealistiske – og oveni købet fostret i arkitektfaglige praksisser, hvor mål og rationaler om at skabe en god forretning ikke er repræsenteret i samme form – styrker det stabiliteten i bygherrepraksissen, så længe argumenterne ikke formår at nedbryde praksissen i stedet (ibid.).

Man kan undre sig over denne konkurrenceform, fordi den i ånden lægger op til mange input, der skal skabe nye måder at gøre bæredygtighed på, men når det kommer til stykket, så skal de faktiske handlinger udføres i praksisser, som ikke er forandret fra tidligere – og som er bygget op omkring handlinger, der ikke nødvendigvis er bæredygtige. Hvordan hænger det sammen med, at projektet skal være bæredygtigt?

Her vil jeg for et øjeblik vende tilbage til situationsanalysen, hvor jeg fortalte om, hvordan Carlsberg Byen kobler sig op på en bredere samfundsmæssig dagsorden om bæredygtighed. Og netop denne kobling gør, at Carlsberg Byens bæredygtighed skal ses i forhold til det store billede, hvor netop det at byudviklingen foregår i et bymæssigt område og ikke på landet, er mere bæredygtigt (interview med Carlsbergs direktør). Rationalet i bygherrepraksissen er i det perspektiv, at uanset om den trafikale løsning (fx med en høj parkeringsnorm) genererer mere biltrafik, så er det stadig bæredygtigt – relativt set. På den måde kan han vende et modargument til et forargument, som ifølge May er en måde at styrke sin praksis på (2001) – og trafikken (som ellers er en udfordring i forhold til bæredygtighed) bliver vendt til noget som er positivt og bæredygtigt, nemlig byliv. Det betyder, at selvom bygherrepraksissen i dette tilfælde har tilegnet sig bæredygtige værdier, så er det ikke noget, der differentierer sig fra den eksisterende praksis, og i stedet reproducere samme målsætning, normativitet og handlinger som i tilsvarende projekter, der måske ikke arbejder eksplicit med bæredygtighed.

Diskurser som at 'bilen er kommet for at blive' og 'ingen by uden biler' er med til at legitimere en bilbaseret dagsorden, uden det kompromitterer visionen om bæredygtighed.

Carlsberg har mere at tabe end at vinde på at sætte begrænsninger op for den bilbaserede dagsorden. Den bilbaserede dagsorden må nødvendigvis i stedet vendes til at have et bæredygtigt sigte.

Forståelsen af bæredygtighed kan således tilpasses den praksis, den optræder i – planlægning for biler sikrer mobilitet og investorer, Carlsberg Byens placering i byen frem for på landet gør, at projektet i sig selv kan anses for at være bæredygtig.

Bæredygtighedsbegrebet sætter ikke nødvendigvis retningslinjer op for handling, men gennembegrebets elasticitet bevares og legitimeres eksisterende rationaler og den bilbaserede dagsorden.

Bred formulering af visionen

Praksisserne er bundet op på et net af forventninger om handling (Shove et al. 2012) – bygherren skal fx tiltrække købere eller investorer, men samtidig imødekomme forventningerne om, at Carlsberg Byen skal være med til at gøre København til et attraktivt sted at bo. Handlerne er dermed betinget, ikke determineret, af dette net af forventninger (ibid.). Det er ikke muligt blot at tilgodese investorer og købere – i så fald vil det være en konfrontation med den kommunale praksis, som højst sandsynligt vil sætte en stopper for Carlsberg.

Praksisserne bliver ganske enkelt spundet ind i det samme væv af forventninger og elementer, der holder dem sammen, men det samme væv kan også trække dem fra hinanden (Shove et al. 2012:36). I et interview med arkitekturrådgiveren finder jeg, at det ikke kun er konkrete bindinger fra den kommunale praksis, men at man i bygherrepraksissen er underlagt regler (i form af måder at gøre ting på), som besværliggør nytænkning:

”På et tidspunkt snakkede han [direktøren for Carlsberg] med mig om – ret tidligt i fasen faktisk – at han følte, at netop de kvaliteter, vi har skrevet ind i det her projekt, lå længere fremme, end man var parat til i developer- og investorverdenen” (interview med arkitekturrådgiver).

De åbne formuleringer i visionen er med til at gøre grænseobjektet fleksibelt, og fordi projektet stadig er langt fra implementering, skabes ikke egentlige konfrontationer praksisserne i mellem. Tværtimod er den store fortolkningsmæssige fleksibilitet med til at reproducere praksisserne i deres eksisterende form. Hvilke forståelser der tillægges visionen i forhold til bæredygtighed, og hvordan bæredygtighed gøres, er ikke eksplicit. Derfor behøver forestillingen om bilens betydning for byen og bæredygtigheden ikke at blive ekspliciteret konkret – der er ikke angivet en parkeringsnorm eller retningslinjer for en bestemt mængde trafik.

Carlsberg og Københavns Kommune har forskellige målsætninger, men må nødvendigvis tage hensyn til hinandens målsætninger, for at kunne arbejde fremadrettet. En bred formulering af visionen – hvor bæredygtighed er eksemplificeret ved at skulle imødekomme sociale, økonomiske og miljømæssige aspekter af byen, men uden at der redegøres for hvordan – udskyder de konfrontationer, der kunne forårsages af forskellige målsætninger.

Den fri idékonkurrence reproduceres som en traditionel arkitektkonkurrence

Den åbne formulering af visionen og den åbne konkurrence lægger i teorien op til forskellige bud på tolkninger af, hvordan bæredygtighed kan omsættes til realitet, og netop af mennesker som ikke kun er arkitekter. Men i virkeligheden reproduceres konkurrenceformen med fokus på det arkitektoniske gennem dommerpraksissen og konkurrencedeltagelsen – bl.a. ved at fagdommerne er arkitekter, at Arkitektforeningen er med til at udskrive konkurrencen, og at de fem virksomheder, der på forhånd blev indbudt til konkurrencen, alle er arkitektvirksomheder.

Det eneste bindeled mellem dommerpraksissen og konkurrencedeltagerne er det materiale som indleveres (anonymt). Da dette materiale ikke skal indeholde lange udredninger, men derimod ”illustrationer og billedmateriale” (Konkurrenceprogram 2006) er det de arkitektfaglige kompetencer, som sættes forrest. Fordi dommerne først gennemgår plancherne og altså ikke mapperne med mere tekst, er det altså det visuelle indtryk, der får vægt – hvilke forslag er ”tryllebindende”, og hvilke er ”fabulerende” (interview med fagdommer)?

Samtidig er fagdommerne, der står for den primære vurdering og bedømmelse af forslagene selv bærere af en arkitektpraksis (som fagpraksis, der kan forstås som et bundt af forskellige arkitektpraksisser, der ligner hinanden), som styrker relationen mellem fagdommerne og de af konkurrencedeltagerne som ligeledes er arkitekter. Det gælder foruden den visuelle kommunikation også det særlige arkitektvokabular, hvor beskrivelser som ”Carlsberg skal være Nordens Akropolis” eller ”Carlsberg skal rejse sig som en fugl fønix” (fra Entasis’ vinderforslag) er accepteret i konkurrencen. Det gælder også vægtning af indholdet i konkurrencematerialet, som når Entasis i vinderforslaget beskriver idéer til oktoberfest og tårnudspringskonkurrencer og ikke laver en redegørelse for håndtering af trafikken. Her ville jeg som ingeniør skabe mening gennem mine handlinger på en anden måde – de teleoaffektive strukturer som er i de praksisser, jeg er del af (fx ingeniørpraksissen), fordrer en måske mere formel tilgang, hvor idéen om at bruge plads på at beskrive en oktoberfest, virker nærmest forkert.

Den fri konkurrence bliver reproduceret som den klassiske arkitektkonkurrence ved at følge standarderne omkring fagdommere, indlevering af materielle, vokabularet og vægtningen fra den traditionelle arkitektkonkurrence.

(II) BEARBEJDNING AF VINDERFORSLAGET

Efter den fri idékonkurrence bearbejdes vinderforslaget, så det først kan omsættes til input til en startredegørelse¹², og siden input til en rammelokalplan. Idéen med at lave en rammelokalplan for et helt byudviklingsområde, er ny i København på det tidspunkt. Det er hensigten, at i stedet for at lave én lokalplan, hvor alle retningslinjer indføres (ned på bygningsniveau), skal rammelokalplanen udgøre de overordnede retningslinjer (særligt for de store infrastrukturer), mens der skal laves udfyldende lokalplaner for de enkelte byggefeltet – disse lokalplaner kører efter samme procedure som øvrige, hvor de både bliver sendt i høring og til vedtagelse i Borgerrepræsentationen, ligesom den overordnede rammelokalplan. Idéen er, at rammelokalplanen skal være et mere fleksibelt værktøj, der tager hensyn til de foranderlige omstændigheder gennem de 10-15 år projektet på det tidspunkt forventes at tage.

Til den første videre bearbejdning af vinderforslaget nedsættes en række arbejdsgrupper der under forskellige overskrifter, som byggeri, byrum og trafik¹³, skal kvalificere vinderforslaget. Én af konklusionerne fra dommerbedømmelsen var, som vi står i forrige afsnit, at trafikhåndteringen var utilstrækkelig, og det var derfor trafikgruppen, der blev sat flest kræfter ind på. Gruppen mødes således ugentligt eller hver anden uge næsten et halvt år. De skal sammen lave en løsning for trafikhåndteringen – det gælder fx fastsættelse af parkeringsnorm og retningslinjer for trafikhåndtering i øvrigt – gennem et input til rammelokalplanen, der senere skal udarbejdes af Københavns Kommunes Center for bydesign (inden det føres til vedtagelse i Borgerrepræsentationen). Men det er ikke kun i selve gruppen, at der foretages konkrete forhandlinger og beslutninger. Som de følgende afsnit vil vise, foregår forhandlinger om fx parkeringsnormen også i andre fora.

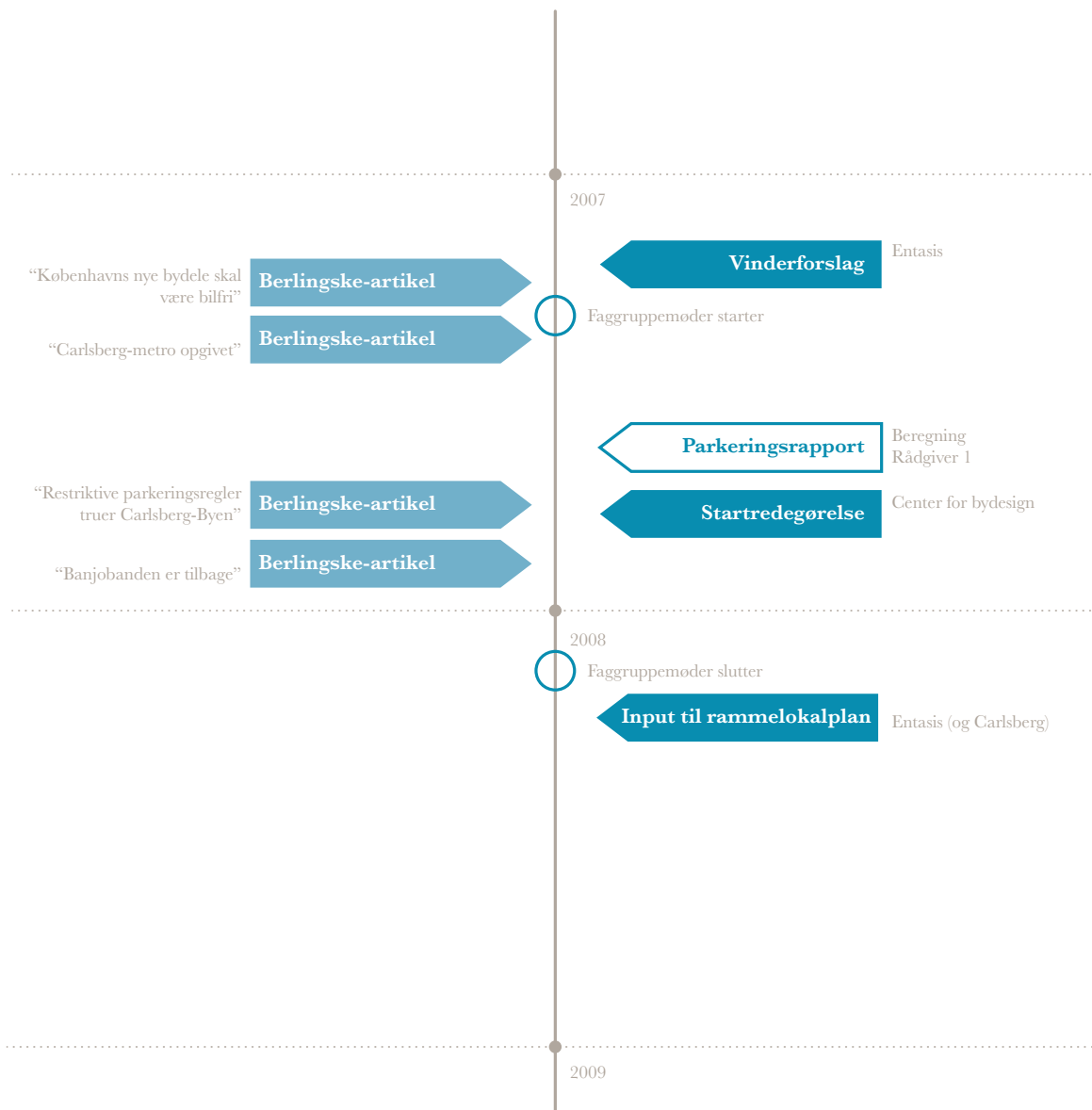
I denne videre bearbejdning af vinderforslaget bliver beslutninger ført nærmere den egentlige implementering – bæredygtighedsbegrebet skal gøres mere konkret, og beslutningerne får mere håndgribelige konsekvenser. De retningslinjer der opsættes i rammelokalplanen kommer til at udgøre det spillerum, der vil være til rådighed senere hen, og modsatrettede mål får sværere ved at gemme sig under en bred (bæredygtigheds-)overskrift. Derfor bliver konfrontationerne og forsøgene på at opnå konsensus mere tydelige.

Selve afsnittet er bygget op omkring bl.a. referater fra trafikgruppemøderne og dialogmøder, rapporter, redegørelser og avisartikler. Disse dokumenter giver et overblik over takten i beslutningstagningen, men man skal kigge grundigt mellem linjerne for at gennemskue konfrontationer og uenigheder. Derfor har interviews og observationer også spillet en central rolle i dette afsnit.

12 En startredegørelse er forvaltningens indstilling til politikerne om igangsætning af et lokalplanarbejde. Teknik- og miljøudvalget skal give grønt lys, inden Center for Bydesign begynder at lave en lokalplan (www.kk.dk).

13 Der blev også lavet en bæredygtighedsgruppe, men de arbejdede først og fremmest med forsyning m.m. og ikke med trafik.

Centrale dokumenter og hændelser



Diskussion af trafik- og parkeringsløsninger

Det var til trafikgruppemøderne, at diskussionen om parkeringsløsninger og en konkret parkeringsnorm begyndte at tage form sammen med de øvrige bearbejdninger af trafik håndteringen i vinderforslaget. Det er altså her, at de dilemmaer omkring mobilitet og bæredygtighed, der i konkurrenceprogrammet kunne indkapsles af brede formuleringer, skal opvejes. Man er klar over i gruppen, at det er en udfordring – ingen af konkurrenceforslagene havde gode løsninger for trafik håndteringen – og den tæthed Entasis foreslår, betyder, at mange af de udfordringer som er trafikalt i Københavns middelalderby, bliver kopieret til Carlsberg Byen.

Trafikken skal ”bidrage til det pulserende gadeliv” – trafik håndtering

Biltrafikken figurerer på baggrund af referaterne fra trafikgruppemøderne ikke entydigt af det gode eller onde. Diskussionen handler i stedet om formålet med trafikken, og der er på møderne enighed om, at transit gennem Carlsberg Byen skal undgås (1. møde). Dog undtaget de steder hvor handelslivet menes at leve af den gennemkørende trafik (ibid.). Derfor bliver gruppen (på papiret) enige om at arbejde videre med en løsning for, hvordan man på denne side kan reducere den ikke-nødvendige og gennemkørende trafik ved at gøre det besværligt at komme rundt, og på den anden gøre det nemt for de, der faktisk har et ærinde i Carlsberg Byen at komme rundt.

“*Inkarnerede bilister,
der holder fast i,
at vognen skal stå
parkeret fem meter
fra gadedøren, skal
fremover tænke sig
godt om, inden de
køber fast ejendom i
hovedstaden*”

(Berlingske, 23.03.2007)

Forud for møderne er der begyndt at komme opmærksomhed politisk og i pressen på, at Carlsberg Byen skal være bilfri. I Berlingske (d. 23. marts 2007) kan man læse, at ”Københavns nye bydele skal være bilfri” hvor bl.a. Socialdemokraternes politiske ordfører Anne Vang udtaler: ”Jeg synes, det er positivt, og jeg glæder mig til, at der arbejdes videre med de endnu lidt luftige ideer, så de bliver virkelighed. Der er specielt perspektiv i, at de nye bydele bliver bilfri”. Idéen om bilfri by, bliver i medierne og af de politiske ordførere bakket op af, at Carlsberg Byen vil få stor stationsnærhed, at det bliver en kompakt by, og at mange forventes at foretrække cyklen som det primære transportmiddel. Men hvor bilfri er en bilfri bydel?

I trafikgruppen begynder man at regne på, hvor meget biltrafik den bilfri bydel kan forventes at generere. Ud fra en vurderet parkeringsnorm¹⁴ på 1 plads/100 m² forventes en stigning på visse af de centrale indfaldsveje (som Vesterfælledvej og Vigerslev Allé) på 174 % (5. møde).

¹⁴ Denne måde at vurdere parkeringsnormen på er standard. De 100 m² er ikke byareal, men derimod begyget areal

Det bliver klart i gruppen, at det vil være nødvendigt at foretage særlige investeringer for afvikling af trafikken i området – eksempelvis med en ekstra bro over banen.

Jeg læser i efterfølgende dokumenter (bl.a. rammelokalplanen) at en udvidelse af Gammel Køge Landevej kommer på tale samt etablering af et større lysreguleret kryds. Men er det ikke i modstrid med visionerne om at være bilfri (og bæredygtig)?

Ikke hvis man spørger direktøren for Carlsberg. Han ser ingen grund til at bruge ressourcer på at begrænse biltrafikken aktivt for at gøre bydelen bæredygtig. Tværtimod: ”Det er god trafik, vi genererer. Det er mit postulat. Igen, det der med trafik er ikke nødvendigvis et onde. Trafik er nok en ting, som er koblet til menneskelig aktivitet af forskellige karakter” (interview). Som vi så før, er det også koblet til rationalet om, at fordi Carlsberg Byen ligger i byen, er det i sig selv mere bæredygtigt sammenlignet med en placering i et randområde, hvor distancerne (og dermed biltrafikken) vil være større. Heller ikke i Center for byudvikling (Økonomiforvaltningen) ses trafikstigningerne som et problem, der kan isoleres til Carlsberg Byen:

”Vi forholder os til det på den måde, at der er et generelt problem dernede. [...] Man kan ikke gøre andet end at forholde sig til det. Det er jo rimelig svært for os at sige: jamen, Carlsberg må ikke bruge deres grund til noget som helst, fordi vi har meget trafik i forvejen. Det er jo ikke Carlsberg der har afstedkommet problemet.” (interview med embedsmand).

Det gav anledning til at spørge, om ikke netop Carlsberg Byen, som løftestang for den bæredygtige byudvikling og med visionen om bæredygtighed og bilfri bydel, kunne være med til at knække denne udvikling? Hertil svarede han: ”Ud fra et lighedssynspunkt, nej. Carlsberg skal jo ikke have væsentligt dårligere vilkår end andre bygherrer i byen (ibid.). Jeg spurgte derfor en politiker, der har været med til at vedtage at København skal være CO₂-neutral i 2025 om det samme. Han svarede:

”Vi har den tilgang, at folk selv må have lov til at vælge, hvor de vil bosætte sig, og så må samfundet så vidt muligt forsøge at levere den infrastruktur, der skal til [...] alternativt skulle man lukke bygrænsen, og sige, at der ikke var flere der måtte flytte ind [...] Det tror jeg ikke på, og jeg tror ikke, det er godt eller sundt, at politikerne sidder og bestemmer”

AK: Men når man udvider Gl. Køge Landevej, så går det vel udover nogle mennesker, der ikke selv har indflydelse på deres egen situation?

”... når man vælger at bosætte sig op af sådan en gade, så må man forvente det” (interview med politiker (C)).

“

”Man skal jo have de samme betingelser som andre steder i byen”

(interview med embedsmand, Center for byudvikling)

Rationalet er altså her at undgå at sætte begrænsninger for folk, der gerne vil til København med bil og undgå at lave begrænsninger for Carlsberg som bygherrer (ved i stedet at lægge begrænsninger på de mennesker, som allerede bor her). Bæredygtighed må være noget, der foregår inden for rammerne af dette mål og rationale.

Men det betyder ikke, at bæredygtighed er skrevet ud af dagsordenen for trafikgruppemøderne. Under første møde konkluderes det fx, at ”Trafikken i byen skal forholde sig til bæredygtighed” (1. møde). Derfor udarbejder Entasis et oplæg om bæredygtig trafik, der bl.a. handler om, at cykelparkeringsstrategien skal opgraderes, så den er ”lige så vigtigt som parkeringsstrategien” (12. møde). Derudover arbejdes der ihærdigt på tætby-konceptet – ifølge udviklingschefen er det én af de ting, der for alvor er blevet fastholdt fra vinderforslaget og til det viderearbejde (interview med udviklingschef, Carlsberg). Men det viser sig at være en udfordring – for de smalle veje, den tætte by fordrer, bliver presset af renovationskøretøjer og ikke mindst, at man begynder at beregne, hvor meget trafik, der egentlig vil være i Carlsberg Byen, som kan nødvendiggøre bredere veje (hvis de skal akkommodere den forventede trafikmængde). Det vil jeg vende tilbage til i analysens tredje nedslagspunkt.

”Økologisk gevinst ved at undgå den parkeringssøgende trafik” – parkeringsløsninger

Der er enighed på møderne (og udenfor møderne) om, at parkering først og fremmest skal foregå under jorden, som det også var angivet i konkurrenceprogrammet. Derfor handler diskussionen om parkeringsløsningen mest om, hvor kældrene skal placeres, og hvilken type (om det fx skal være fuldautomatisk, om parkering skal placeres i Carlsberg Byens periferi, eller under hver bolig osv.). Placering og type af anlæg berører også en anden udfordring – nemlig hvor mange parkeringskældre, der skal være. For på den ene side er der en gevinst ved at koncentrere parkeringen for at undgå for mange ramper og tilkørselsveje, og på den anden side arbejdes der fra start til trafikgruppemøderne med et ønske om, at man skal kunne køre helt hen til parkeringspladsen tæt ved bolig og arbejdsplads. Det afviger imidlertid fra den oprindelige idé (i Entasis’ forslag) om parkering i bydelens periferi, der skulle være med til at minimere trafikken i bydelens kerne.

Carlsberg Byen er af Københavns Kommune udpeget til at have parkeringssiloer – det vurderes, at der er en ”økologisk gevinst” ved at parkere i siloer, så man så vidt muligt undgår den parkeringssøgende trafik (1. møde). Der bliver med fænomenet ’parkeringssøgende trafik’ bragt et nyt perspektiv i diskussionen om bilparkering og bæredygtighed. For i det perspektiv kan parkeringsløsningen, som Københavns Kommune eksempelvis bruger som styringsinstrument til at begrænse biltrafikken (ved at gøre det mere besværligt at parkere gennem fx en lav parkeringsnorm) pludselig antages at have den modsatte effekt – altså

at folk kører mere og længere for at lede efter en parkeringsplads. Og sammenlignet med trafik direkte til parkeringsplads, kan dette scenarie anses for at være mindre bæredygtigt. Det kan igen ledes tilbage på en grundlæggende uenighed om, hvorvidt parkeringsløsninger (eller parkeringsnormen) kan fungere som styringsinstrument eller ej. Denne præmis er Carlsberg og Københavns Kommune (ud fra de overordnede retningslinjer om, at nye byudviklingsområder skal have en reduceret parkeringsnorm) ikke enige om. Dog hæfter jeg mig ved, at det er Københavns Kommune, der samtidig bemærker ”den økologiske gevinst” ved parkeringssiloer¹⁵ for at undgå parkeringssøgende trafik.

På møderne når deltagerne efterhånden til enighed om ”...at placere tre store parkeringspladser på området, som giver en maks. gåafstand på 200 m. Herudover placeres lokale parkeringskældre under nogle boligkarreer.” (10. møde). Her bemærkes det også, at ”... man skal dog være opmærksom på, at parkeringen fungerer bedst, når det ligger direkte under bygningen og tilhører ejerforeningen. De økonomiske ejerskabsforhold skal afklares, hvis parkering skal ligge under naboejendommen” (ibid.). Men selve forretningsplanen bliver ikke besluttet på møderne, men udvikles først efter vedtagelsen af rammelokalplanen ligesom mængden og placeringen af kældrene udvikler sig. Det vender jeg derfor tilbage til i tredje nedslagspunkt.

Parkeringsnormen

Parkeringsnormen diskuteres fra start til trafikgruppemøderne. Behovet for parkeringspladser skal ”afklares i forbindelse med startredegørelsen” (10. møde). Først og fremmest skal der være ”rigeligt parkeringspladser både til dem, der arbejder og bor, men også besøger området” (1. møde). Efter et par møder bliver normeringen mere konkret – ifølge referatet fra 4. møde vil der som udgangspunkt være tale om et behov på i alt 8.000 parkeringspladser (det svarer til en norm på cirka 1 plads / 74 m²), og samtidig bliver det bemærket, at ”... af hensyn til tryghed skal tomme parkeringspladser undgås” (ibid.). Det korrigeres gennem forløbet, og man bliver (foreløbigt) enige om på papiret – ifølge referat fra 5. møde – at der på baggrund af den forventede (høje) tæthed og beregninger, der viser at bilandelen er stigende i København (som vi så i situationsanalysen), er behov for 7.000 parkeringspladser i alt (1 plads / 86 m²). Til sammenligning svarer 1 plads pr. 100 m² etageareal til et bilejerskab på ca. 400 biler pr. 1.000 indbyggere, hvilket er højere end landsgennemsnittet på ca. 350 biler pr. 1.000 indbyggere og gennemsnittet i Københavns Kommune på ca. 200 biler pr. 1.000 indbyggere (Kommuneplanen 2009:122).

¹⁵ Parkeringssiloer eller automatiske parkeringsanlæg, er underjordisk parkering, hvor bilisten kører bilen ind i anlægget på terræn, hvorefter bilen automatisk vil blive ført af en elevator til en ledig plads i siloen

Som jeg redegjorde for i situationsanalysen, er Carlsberg interesseret i en høj parkeringsnorm. Det ønske er ifølge direktøren for Carlsberg baseret på "... ren traditionel tænkning! En på 100 har været den norm, der har været brugt i København gennem relativt lang tid. Og København har aldrig været berømt for at have for mange parkeringspladser til noget som helst" (interview med direktør, Carlsberg). Smilene stivnede derfor noget, da Københavns Kommune proklamerer, at Carlsberg Byen skulle underlægges nye reducerede parkeringsnormer for byudviklingsområder på 1 plads / 200 m² (hvilket vil svare til 3.000 pladser i alt, overfor de 6.000 Carlsberg ønsker). Det var endnu ikke indskrevet i den gældende kommuneplan fra 2005, men ville blive introduceret i den efterfølgende kommuneplanen 2009 – ligesom normen er tilsvarende den, man bruger i Ørestaden, men "... at skære den ned til det halve, det er godt nok friskt gjort, sådan bare i et snuptag. Og hvad er det lige det så i den virkelige verden kommer til at betyde af problemer?" (ibid.).

I Carlsberg ses det altså som ugennemtænkt – som en politisk beslutning, der her trumfer det teknisk-rationelle argument: "Jeg vil opfatte det som en politisk fastsat dagsorden. Altså mig bekendt så er det næsten som at diskutere farver – det kan man have meninger om, men det er i sidste ende en politisk beslutning" (ibid.).

En embedsmand fra Center for byudvikling påpeger i et interview, at Ørestaden faktisk har oplevet, at stemningen overfor en stram parkeringsnorm er vendt til det positive, fordi der netop er gode kollektive forbindelser. Men ifølge direktøren for Carlsberg: "... så lever han i en anden verden. Så skulle han prøve at tage derud og prøve at se, hvordan tingene fungerer [...] hos dem der bor derude, og oplever i praksis, når de skal af med deres små børn, deres købmandsvarer og så videre, og de skal vandre fra et parkeringshus et eller andet sted og så til deres bolig. Det opfattes ikke som særligt attraktivt, det gør det altså ikke" (interview med direktør, Carlsberg). Opfattelserne her repræsenterer en væsentlig distance mellem ønskerne, som ikke bliver mindre gennem trafikgruppemøderne.

Entasis er tilsyneladende mere anonyme i den sag; der skal være nok parkering, men det skal helst ikke hæmme bylivet. De bemærker til møderne, at det er positivt med automatiske p-anlæg, da det bevarer brugeren på overladen og dermed sikrer liv i gaderne (2. møde). Men den konkrete norm lader til at være en diskussion mellem Carlsberg på den ene side og så Københavns Kommunes målsætning for (reducerede) parkeringsnormer på den anden. Og her med tryk på at det er målsætningen og ikke nødvendigvis aktørerne eller aktørgrupperne som helhed. For som jeg redegjorde for i situationsanalysen, er Københavns Kommune ikke én enhed, men en samling af tilgange, interesser, fagligheder, rationaler, som opererer under en fælles overskrift, men som ikke nødvendigvis er fuldkommen synkroniseret med hinanden. Det fragmenterer diskussionen, som efterhånden også bliver spredt ud på forskellige platforme.

For at bakke Carlsbergs argumentation op om en høj(ere) parkeringsnorm op, sætter de en ingeniørrådgiver (som også var repræsenteret på alle trafikgruppemøderne), til at udarbejde en rapport med et forslag til parkeringsnorm: ”Den forventning og størrelsesordenen på parkeringspladserne, de er selvfølgelig testet af. Og vi har haft [rådgiver 1] til at gøre det for os” (interview med udviklingschef). Pointen er, ifølge udviklingschefen, at beregningerne skal ”... være med til føde materiale til den her debat” (ibid.)

Beregningerne er baseret på det man kalder et prognoseår – 2022, som altså er det år, hvor området (på daværende tidspunkt) forventes udbygget. Her regner man med, at bilejerskabet vil stige 2 % om året – hvilket betyder en stigning i bilejerskabet på 29 % mellem 2007 og 2022. En anden standard beregningen baseres på er dels hvor store boligstørrelserne antages at være, og dels hvor mange der forventes at bo i hver husstand.

Det giver en estimeret parkeringsnorm på 1 plads / 178 m² for boliger.

Derudover beregnes, hvor mange pladser der er brug for til kontorvirksomheder. Her arbejdes med en standard for, hvor mange, der forventes at bo i nærområdet, i Københavnsområdet og længere væk. Ud fra dette estimeres, hvor mange der vil vælge at komme i bil.

Ifølge disse beregninger bliver parkeringsnormen for erhverv 1 plads / 75 m².

Og altså væsentligt højere end for bolig. Det er i øvrigt også tilfældet for Københavns øvrige parkeringsnormer, altså at erhverv udløser en højere norm end bolig. Derudover beregnes i rapporten, parkeringsnorm for detailhandel.

Det giver en parkeringsnorm på 1 plads / 40 m² butiksareal

Beregning af parkeringsnorm for institutioner, hoteller, kultur og uddannelse er ikke konkretiseret i rapporten, fordi det kræver mere viden om de enkelte funktioner.

Rådgiveren fastslår i rapporten, at såfremt parkeringsanlæggene udformes så dobbeltudnyttelsen ikke er mulig, vil det være nødvendigt med i alt 5.517 pladser.

Det giver en parkeringsnorm på 1 plads /109 m² (plus de der skal bruges til uddannelsesinstitutioner m.v.).

Men forudsættes en dobbeltudnyttelse, vil det være i alt 4.489 pladser – altså omtrent 1.000 pladser mindre.

Det giver en parkeringsnorm på 1 plads / 125 m².

”Det er klart, vi bad [rådgiver 1] om at opstille det mest kritiske scenarie overhovedet muligt, hvor de strakte vurderingerne så langt, at der var stort behov for mange parkeringspladser som muligt.” (interview med udviklingschef). De kommer altså frem til maksimalt 5.517 parkeringspladser - uden kultur og uddannelse (uddannelse skal senere vise sig, at trække i retning af mindre parkering, men det kommer vi tilbage til). I parentes bemærket er Carlsbergs ønske på 6.000 pladser i alt, altså stadig højere end det rådgiveren foreslår her.

Debatten om parkeringsnormen udvider sig til også at involvere naboer til området. Det gælder først og fremmest Frederiksberg Kommune, hvis relation til Københavns Kommune, jeg fremhævede tidligere i situationsanalysen. De historiske kontroverser mellem kommunerne, der med deres respektive placeringer på landkortet nødvendiggør en sammenhængende infrastruktur, bliver i diskussionen om Carlsberg Byens parkeringsnorm igen aktuelle. Rationalet er, ifølge Frederiksberg Kommune (og her snakker jeg både om den politiske linje, men også om naboerne i området), at en lav parkeringsnorm i Carlsberg Byen vil betyde, at flere biler vil parkere (og dermed generere mere trafik) i Frederiksberg Kommune, der har en højere norm, selvom deres ærinde er i Københavns Kommune – som det i øvrigt er sket i årevis ifølge frederiksbergerne. På et borgermøde bemærkes det, at ”Flere Frederiksbergborgere tilkendegav, at det vil være fint, hvis man kunne få bilerne ud af byen, men det skal ikke ske ved en reduktion af parkeringskravet i Carlsbergområdet” (referat fra borgermøde 26. august 2008). Også naboerne fra Humlebyen¹⁶, som har nedsat et udvalg til at diskutere Carlsberg Byen løbende og komme med input til borgermøder og høringer, stemmer i:



I Humleby er der allerede i dag mangel på parkeringspladser. Så derfor er det et krav, at der kommer det nødvendige antal parkeringspladser på Carlsbergområdet

(Humblebyen, forudgående høring)

”Den øgede trafikbelastning medfører også en stor efterspørgsel efter parkeringspladser. I Humleby er der allerede i dag mangel på parkeringspladser. Så derfor er det et krav, at der kommer det nødvendige antal parkeringspladser på Carlsbergområdet, således at Humleby ikke påvirkes negativt i kraft af øget sivetrafik fra Carlsberg, samt endnu større problem med manglende parkeringspladser” (Forudgående høring vedrørende Carlsbergområdet fra Humleby, 21. december 2007). Carlsberg bruger anledningen til at lave en artikel på deres hjemmeside under overskriften ”En aktiv nabo”, hvor de bl.a. understreger ”... Humleby har samme interesse som Carlsberg, nemlig at der kommer det nødvendige antal parkeringspladser på området” (artikel, 3. januar 2008). Altså samme rationale, som vi ser det for Frederiksberg-naboerne, der frygter, at begrænsede parkeringsmuligheder i Carlsberg Byen vil medføre øget trafikmængder hos naboerne. Og det bliver endnu et stærk argument for Carlsberg. Der er en klar front her, som ikke presser Carlsberg (måske tværtimod – deres ønsker om en høj parkeringsnorm er i overensstemmelse), men derimod sætter pres på den politiske dagsorden i Københavns Kommune.

16 Humlebyen er et nabo område til Carlsberg Byen, som består af 235 byggeforeningshuse

Diskussionen fandt også vej til pressen, hvor Carlsberg fik mulighed for at ytre bekymringerne under overskriften ”Restriktive parkeringsregler truer Carlsberg-Byen” (Berlingske, 17. december 2007). Her udtaler udviklingschefen, at ”...når vi bruger rigtig mange penge på at gemme bilerne væk under jorden, er det jo netop for at få en bilfri by på overfladen. Så derfor er der ingen grund til at opføre færre p-pladser, end der er behov for” (ibid.). Der handler altså ikke kun om at Københavns Kommune ikke vil imødekomme Carlsberg ønsker, men at de ikke vil imødekomme et ”reelt behov” (ibid.). Her kommer Rådgiver 1’s beregninger igen i spil: ”.. der er behov for op til 6.000 p-pladser, viser undersøgelse” (ibid.).

Berlingske skriver videre: ”Stik imod intentionerne risikerer trafikken i den kommende københavnske bydel Carlsberg-Byen at proppe fuldstændig til, fordi bilisterne tvinges til at køre på kryds og tværs i en næsten umulig jagt på en ledig parkeringsplads” (ibid.) og videre at Københavns Kommune vil ”... dispensere fra de almindelige bestemmelser for antallet af parkeringspladser” (ibid.). Bondam der på det tidspunkt er teknik- og miljøborgmester svarer igen: ”Det hjælper ikke, at man kan parkere under jorden, hvis bilerne ikke kan komme frem og rundt i resten af byen. [...] Det handler om at definere, hvordan vi bygger by i de kommende år, og det er klart, at det bliver et opgør med mange menneskers vaner”.

Men det lukker ikke debatten. I en leder dagen efter, tordner Berlingske tilbage mod borgmesteren under overskriften ”Banjobanden er tilbage” (Berlingske 18. december 2007). Her konstaterer avisen, at ”...man kan undre sig over, hvilken virkelighed Københavns radikale teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam befinder sig i, når han skal varetage byens ve og vel. Det er i al fald ikke en virkelighed, hvor skatteydere skal kunne komme til og fra arbejde på en bekvem måde, have mulighed for at hente børn i daginstitutioner i bil eller – oh rædsel – benytte hovedstadens kulturtilbud uden først at have været gennem mindst tre omstigninger med bus og tog” (ibid.) og videre: ”Klaus Bondam med overborgmester Ritt Bjerregaard i ryggen får det hele til at se vældig dynamisk og miljøvenligt ud; men i realiteten sker der ikke et suk”. Her refererer avisen videre til den generelle parkeringsproblematik/-debat, der rumsterer på det tidspunkt i København (og stadig gør det i øvrigt): ”Klaus Bondam har nedladende meddelt, at besøgende til skuespilhuset kan gå eller tage offentlige transportmidler. Det er åbenbart ikke gået op for ham, at huset altså ikke er et lokalt amatørteater. [...] De skatteydere, der har været med til at hælde en lille milliard kroner i huset, må vel have et berettiget krav om også at kunne komme til byen og opleve det kulturliv, de er med til at finansiere” og videre: ” På samme vis stiller teknik- og miljøborgmesteren sig på bagbenene over for et tilstrækkeligt antal p-pladser i den kommende by Carlsberg-by. Tanken er, at området skal rumme små 3.000 boliger og 15.000 arbejdspladser. Hvordan de skal komme frem og tilbage interesserer tilsyneladende ikke Bondam. Vi står endda med en bygherre, Carlsberg Ejendomme, som nærmest er parat til at hoppe på tungen for at skabe miljø- og trafikvenligt område.” (ibid.).

“

”... når [...] de skal vandre fra et parkeringshus et eller andet sted og så til deres bolig. Det opfattes ikke som særligt attraktivt, det gør det altså ikke”

(interview med direktør, Carlsberg)

Diskussionen handler i ord og vendinger om, hvem der skal tilgodeses i København eller ej, men er underliggende en diskussion af nogle uafklarede præmisser, nemlig hvorvidt færre parkeringspladser vil skabe mindre biltrafik, om flere parkeringspladser nedsætter biltrafikken, fordi færre leder efter en parkeringsplads, og om naboområderne vil opleve stigning i biltrafik og -parkering som følge af en lav parkeringsnorm på Carlsberg – og om biler er gode eller dårlige for byen.

Carlsberg bliver ikke, som bygherrer ellers ofte får rollen som, 'the bad guy' i debatten. Det bliver derimod Københavns Kommune, der lader et tilsyneladende ensidigt fokus på den politiske målsætning om lavere andel biltrafik ved at bruge parkeringsnormen som styringsinstrument, styre handlingerne på bekostning af borgernes ve og vel. Selvom parkeringsnormen ifølge kommunens egne beregninger kan nedsætte trafikken og selvom et teknisk sagligt rationale argumenterer for, at begrænsninger er nødvendigt – hvis ikke i parkeringsnormen, så på andre måder – som følge af befolkningsvæksten, hvor flere mennesker skal deles om pladsen. Men her har Carlsberg et mere attraktivt argument, hvor trafikproblemerne ikke løses ved at lave begrænsninger for den problematiske trafik, men ved i stedet at fokusere på tilføjelserne – cykelstinetværket, flytningen af Enghave Station osv. Det er altså både i pose-og-sæk og med gulerod frem for pisk, sammenlignet med Københavns Kommunes intentioner.

Københavns Kommunes argumentationsfundament begynder at erodere. Ikke entydigt dog. Og der er ikke tydeligt opdelte lejre i kommunen, som taler for eller imod højere eller lave parkeringsnormer. Det er snarere en skizofrent sammenstykket tilgang, hvor der er politiske interesser i at holde fast i en stram parkeringsnorm, for på den ene side at markere en indsats mod presserende trafikrelateret lokale og samfundsmæssige problemer (og det vil se godt ud, når nu kommunen har sedimenteret et højt forventningsniveau ud fra visionen om at blive CO₂-neutral og verdens bedste cykelby. Så hvis det ikke lykkes, skal man i hvert fald ikke kunne sige, at de ikke prøvede). Samtidig er det et helt reelt og faktisk problem, der såfremt biltrafikken ikke formås at blive begrænset, kræver – omkostningsfuld – håndtering af de øgede trafikmængder andetsteds. En mindre andel biltrafik kan også betyde en styrket kollektiv trafik, som kan have positive konsekvenser for København som helhed og dermed begrænse biltrafikken yderligere. Samtidig er det ud fra den på det tidspunkt tænkte ejerstruktur grundejeren, og altså ikke Københavns Kommune, som kan skabe forretning ud af parkeringsindtægter. Mange ting taler for, både på det politiske niveau og på embedsniveau, for en lav parkeringsnorm. På den anden side er Københavns Kommune afhængige af Carlsberg som bygherre, og at projektet bliver gennemført, og de er afhængige af, at folk er interesserede i at bo og arbejde i København. Det skaber en kløft mellem de kortsigtede attraktive løsninger (at tillade en høj parkeringsnorm og dermed imødekomme Carlsberg, naboer, erhvervsliv osv.) og de langsigtede løsninger (hvis problemerne omkring trafikken ikke løses, så bliver de kun større på sigt).

Situationen omkring beslutningen om den endelige parkeringsnorm er sideløbende med trafikgruppemøderne højspændt. Diskussionen rykker til sidst op i systemet og ender på overborgmesterens kontor – som jeg var inde på i situationsanalysen. Diskussionerne forlader altså også det offentlige rum, for i stedet at foregå bag lukkede døre.

En startredegørelse og to forskellige input til rammelokalplanen

Formålet med de forskellige faggruppemøder var som sagt at indlevere input til, først startredegørelsen, og siden rammelokalplanen. Det er Center for bydesign i Københavns Kommune, der udarbejder selve startredegørelsen og rammelokalplanen. Jeg fremhæver dette eksempel, fordi det er her, at den videre bearbejdning af vinderforslaget bliver omsat til ord. Det er altså endnu et konkret skridt i den løbende 'oversættelse' af visionen. Der har igennem trafikgruppemøderne været masser af diskussioner – især diskussionen om parkeringsnormen, der som sagt ikke blev løst på møderne, men blev ført videre op i systemet. Inputtet til rammelokalplanen (og input til startredegørelse) er derfor en test på, hvordan disse diskussioner lander – rammelokalplanen er nemlig det, der er grundlaget for alt videre arbejde på Carlsberg Byen. Det bliver de politiske vedtagene normer og retningslinjer, som skal følges.

Startredegørelsen

Startredegørelsen bliver udarbejdet i efteråret 2007, med udgangspunkt i det foreløbige arbejde og beslutninger, der taget i trafikgruppen (og sikkert også uden for gruppen, som det var tilfældet med parkeringsnormen). Den vedtages i november 2007 (et par måneder før input til rammelokalplanen indleveres). Dennes vedtagelse er en del af de formelle procedurer omkring byudvikling, hvor der bliver givet politisk godkendelse til at fortsætte arbejdet.

I startredegørelsen vurderer Center for bydesign, at ud fra, hvor meget bebyggelse der etableres og under forudsætningen af, at der "etableres 1 parkeringsplads for hver 100 m² bebyggelse" (startredegørelse 2007:10) vil være en fordeling på 1/3 biltrafik, 1/3 kollektiv trafik og 1/3 cykeltrafik. Her er altså en afvigelse fra vinderforslagets forslag om 1/6 biltrafik (hvoraf 50 % skulle være delebiler). Den ændrede fordeling forklares med at vinderforslaget tog udgangspunkt i en metrostation på området, som nu i stedet vil være placeret 5-600 m væk.

Center for bydesign understreger dog, at for at understøtte den bæredygtige profil, anbefaler de en lavere bilandel, end den estimerede andel på 1/3. Derfor vil de i det videre arbejde se "... nærmere på hvilke virkemidler, der kan anvendes for at få reduceret bilandelen i retning af 1/6 frem for 1/3." (startredegørelse 2007:11). Det kan ske gennem eksempelvis "gode forhold til cyklister, reduceret parkeringsnorm, obligatoriske delebilsordninger, vejledning af beboere og arbejdstagere i fornuftigt transportmiddelvalg, særlig branding af området som bæredygtigt mv." (ibid.). Center for bydesign skriver videre, at "... for at reducere bilandelen fra 1/3 i retning mod 1/6 bliver det analyseret, hvilke trafikale konsekvenser en reduceret parkeringsnorm i størrelsesordenen 1 p-plads pr. 150 – 1 p-plads pr. 200 m² vil få" (ibid.:15).

I startredegørelsen findes de første beregninger af biltrafikken i og omkring Carlsberg Byen, der på nogle af de eksisterende tilkørselsveje forventes at stige med over 100 % (som vi så i trafikgruppemøderne var det helt op til 174 %), hvilket dette vejnet ikke kan afvikle. Det foreslås derfor i startredegørelsen at udvide eksisterende veje eller etablere en ny forbindelse til området. Center for bydesign påpeger videre, at der med den øgede trafikmængde vil opstå problemer med bl.a. lyskryds, men at "... det vil blive vurderet, hvad en reduktion af biltrafikken kan betyde for afvikling af trafikken..." (startredegørelse 2007:13).

Startredegørelsen er som sagt et midlertidigt dokument, hvis vedtagelse ikke binder retningslinjerne beskrevet her, men sikrer, at det videre arbejde kan fortsætte. Jeg bemærker, at i redegørelsen arbejdes med at holde fast i lavere biltrafik og lavere parkeringsnorm end den man snakker om i Carlsberg.

Input til rammelokalplan

Det er Entasis der er tovholder på at udarbejde det egentlig input til rammelokalplanen med udgangspunkt i materialet fra de tværfaglige gruppemøder.

Selve inputtet er bygget op omkring de fem søjler/benspænd fra idéforslaget, der ifølge planen, alle bygger på en base af bæredygtighed: "...bæredygtighed er Carlsbergs fundament og drages ind i projektet med tre parallelle ambitioner" som gælder den miljømæssige, sociale og økonomiske bæredygtighed (Vores Rum 2008:15). I introduktionen beskrives den miljømæssige bæredygtighed som minimering af ressourceforbrug og miljøbelastning i byggeriet, som også idéforslaget lagde mest vægt på. Den sociale bæredygtighed handler om den mangfoldige, grønne og sunde by, der igen ikke har ændret sig i forhold til idéforslaget. Den økonomiske bæredygtighed består i "at byens udvikling i høj grad understøtter Carlsberg som forretning" (ibid.) fokuseret på, at Carlsberg Byen netop skal være en forretning.

Efterfølgende introduceres i inputtet en model med strategi, delmål og hovedmål. Hovedmålene omhandler livskvalitet for byens brugere og hensyn til kommende generationer.

Delmålet for byens trafik er tilgængelighed, og strategien er optimering af forhold for bløde trafikanter, *minimering af bilkørsel* og opkobling på Københavns netværk, hvilket ønskes opnået gennem 'shared space', god gåkvalitet, ny S-togstation og parkering under terræn i byens periferi.

For biltrafikken gælder det at "... Unødig bilkørsel på og omkring Carlsberg skal begrænses mest muligt" (Vores Rum 2008:258). Det gøres gennem det, der betegnes som en "simpel vej- og parkeringsstruktur", som sikrer at bilisterne kører direkte til parkeringspladserne så der "... på den måde spares [...] tid og brændstof, og byen forsynes med liv i kraft af fodgængere" (ibid.). Den unødvendige biltrafik klassificeres altså i inputtet som den trafik, der opstår, når en bilist leder efter en parkeringsplads (netop i tråd med diskussionen om den "økologiske gevinst" ved at undgå parkeringssøgende trafik). I inputtet står der videre, at en stor del af trafikken mellem de københavnske bydele foregår med cykel eller kollektiv transport, og den (bil-)trafik, der må komme, kan forventes at have regional karakter. Der er i forslaget til placering af hovedveje taget hensyn til, at "bilerne hurtigt [kan] køre ud på de regionale veje" bl.a. igennem en ny broforbindelse til området (ibid.:262).

Den "trafikale bæredygtighed" beskrives i inputtet bl.a. som den sociale ansvarlighed mellem trafikanterne, der opnås, når de trafikregulerende elementer reduceres og det er med til at "forstærke den sociale kontakt" (Vores Rum 2008:274). På den måde bliver trafik – og de forskellige trafikformer sammen – til noget positivt og socialt bæredygtigt: "... Alle trafikformer skal have adgang og være med til at forstærke karakteren af et moderne og urbant byliv" (ibid.). Her er Entasis altså gået væk fra nogle af de første tanker, som de introducerede i deres vinderforslag (men også de tanker der bliver præsenteret få sider inden, om at trafikken skal begrænses mest muligt), hvor bilerne ikke var synlige og, hvor den kollektive transport foregik under jorden i en metro, så byrummet i stedet kunne befolkes af fodgængere og cyklister og lokal byliv (som fødevaremarkeder osv.).

Parkeringsløsningen er illustreret i inputtet med billeder af fem andre eksempler på nedkørsler til parkeringskældre – det er kort beskrevet fem billeder, hvor man kan se bygninger, cykler, gadeinventar, men hvor der ingen biler er på billederne. Nedkørslerne (her om de reserverede parkeringspladser) skal "... udformes diskret og integreret i bygningerne" (2008:272). Det fandt jeg meget interessant – især fordi én af de mest hidsige diskussioner, som jeg lagde mærke til efterfølgende, var netop den trafik, der genereres omkring nedkørslerne til parkeringskældrene. Et problem, der kun bliver større af, at der (modsat Entasis' oprindelige vinderforslag) ikke kun placeres parkering i områdets periferi, men derimod jævnt omkring på selve området, som det også illustreres i inputtet.

På terræn skal der kun være et mindre antal korttidsparkeringspladser (i inputtet max 10 %, som senere justeres til max 5 %).

Selve parkeringsnormen baseres på Carlsbergs ønsker, nemlig:

Samlet antal parkeringspladser på Carlsberg bliver max 6.000 svarende til kommunens norm på 1 p-plads pr. 100 m² bolig eller erhverv.

Her nævner de altså ikke den lavere parkeringsnorm, der er beskrevet i startredegørelsen, selvom startredegørelsen er vedtaget forud for dette input. Illustrationen nedenfor viser, hvordan parkeringsløsningen har udviklet sig fra Entasis' første masterplan (vinderforslaget) og til dette input til rammelokalplanen.



Entasis' forslag til placering af parkeringskældre i vinderforslaget



Entasis' forslag til placering af parkeringskældre i input til rammelokalplanen

Om den miljømæssige bæredygtighed, står der, at "... den største satsning i Carlsbergs strategi for bæredygtig trafik er et nyt stationsprojekt for Enghave Station" (Vores Rum 2008:270). Stationen ønskes integreret i byen for at skabe et alternativ til bilens direkte adgang. Her

påpeger Entasis, at "... ofte er der kun direkte adgang til det centrale byliv med bil" (ibid:274), og at den centrale placering af Enghave Station dermed skal gøre op med denne tendens. Samtidig har Entasis tidligere understreget, hvordan København netop bryster sig af at være byen, hvor cykler og forgængere er det primære transportmiddel (bl.a. Vores Rum 2008:15).

For den økonomiske bæredygtighed forventes "... den store investering i en ny station at kaste et økonomisk bæredygtigt afkast af sig til gavn for bylivet på såvel Vesterbro som Carlsberg" (Vores Rum 2008:275). Samtidig bemærker jeg, at der ikke (i inputtet) regnes på, hvordan forskellige alternative løsninger kunne se ud for at spare på den dyre parkering eller økonomien i at skulle udvide vejene i de omkringliggende områder, som følge af trafikstigningen.

Der er altså elementer, som fx beregninger eller opstilling af alternativer af de egentlige parkeringsløsninger og trafikken omkring dem, som ikke medtages i inputtet. Det er ikke, fordi det nødvendigvis er meget anderledes end for andre projekter. Men det springer mig alligevel i øjnene, når det næsten 400 sider lange dokument beskæftiger sig med fx hvordan "S-tog, kunst, kultur og leisure vil skabe et flow om aftenen" (2008:82), og på hvordan Carlsbergs historie er social bæredygtig: "Bryggerens – såvel som hans efterkommeres – tankegang har på alle måder vist sig bæredygtig: Bygningerne har overlevet tiders skiften og står i dag som en indiskutabel unik fælles reference for Vores By" (2008:126) og "Denne på alle mulige måder utrolige historie har efterladt et kælderatryk på Valby Bakke så smukt som et Nordens Akropolis og har inspireret til selve hovedstrukturen i Vores By" (2008:126).

Selvom inputtet til rammelokalplanen bærer præg af at have været igennem en tværfaglig mølle, hvor elementerne i det oprindelige idéforslag er blevet oversat og omsat til mere konkrete og (for at bruge fagdommernes udtryk fra tidligere) mindre fabulerende forslag. Men at Entasis har været tovholder og har lagt den sidste hånd på værket, kan ses i vægtningen (hvordan stemninger og identitet fylder forholdsvist meget overfor fx implikationerne af de konkrete forhold for bydelen) og selvom sproget ikke er lige så poetisk, som det jeg så i vinderforslaget, så er der stadig tryk på de arkitektfaglige vendinger. Afstanden mellem dette første input og en egentlig rammelokalplan, som skal synkroniseres med Planloven, er stor og fordrer et omfattende oversætningsarbejde for Københavns Kommunes embedsværk. Hvordan kan man få detaljeringsgraden i byrummet til at figurere i lokalplanen? Det har været Københavns Kommunes "hovedbrud" at oversætte detaljerigdommen (fx håndtagsdesign) til en lokalplan (interview med projektleder, Entasis). Og det har netop været et hovedbrud.

Derfor gav det – selvom det i første ombæring var en overraskelse – mening, at Carlsberg med hjælp fra en ekstern rådgiver udarbejdede et alternativ til Entasis input til rammelokalplanen.

Endnu et input med et mere "lokalplansagtigt sprog"

Kort før inputtet til rammelokalplanen skal afleveres til Københavns Kommune for at blive omsat til den endelige rammelokalplan, udarbejder Carlsberg med hjælp fra en ingeniørrådgiver et alternativt input:

"Ja, vi gjorde det, at vi havde jo [rådgiver 2] til at hjælpe os udover Entasis. Og [rådgiver 2] lavede et egentligt udkast til en lokalplan, altså med lokalplantekst. Og man kan sige, hvor de brune bøger [Entasis' input til rammelokalplanen], jamen, det er jo mere det arkitektoniske og visionære udgangspunkt. Og så lavede vi et udkast med... altså [rådgiver 2] lavede et mere formelt udkast til lokalplanen" (interview med udviklingschef).

Formålet var at lave det, han kaldte et udkast til en mere "traditionel lokalplan" (ibid.). Jeg spurgte derfor udviklingschefen, hvorfor de to input ikke kunne samles til ét (da de alligevel skulle omsættes til én rammelokalplan i sidste ende). Det handler om, forklarer han "...det er en anden faglighed, vil jeg sige. De brune bøger er jo mere visionære og kunstneriske og arkitektfaglige, og når vi hyrede [rådgiver 2], så er det fordi, de er vant til at lave lokalplaner. Så vi skulle bruge nogen, der var vant til at lave lokalplaner, det var derfor" (interview med udviklingschef, Carlsberg).

Ifølge en af arkitekterne fra Entasis var det dog ikke aftalen: "Det er jo utidigt, at de sender deres eget. Det kom jo i den sidste uge!" (interview med projektleder, Entasis). Hun mente, at det handlede om at Carlsberg følte, at de mistede kontrollen med dokumentet: "Jeg tror, så sidder de der, og det er lidt halvpoetisk...Det var meget vildt og meget smukke billeder. Jeg tror, de tabte den lidt [Carlsberg], for de sad ikke med dokumentet selv" (ibid.). Hun peger på, at det også blev besværet yderligere, da de hos Entasis arbejdede i et computerprogram – AutoCAD – som ikke var tilgængeligt for alle i trafikgruppen. Det kan udviklingschefen godt kende (delvist), for det er ikke normen at arbejde med AutoCAD til byrum, når programmet er målrettet bygningsniveau:

"I forhold til det du nævnte med teknologien, så tror jeg nu nok, det var det der med, at Entasis sad og arbejdede i AutoCAD i starten og var slet ikke vant til at arbejde i den her skala. De zoomede meget ned og kiggede helt detaljeret fra starten af og skulle lige i begyndelsen vænne sig til at kigge mere overordnet på det, hvor [Rådgiver 1]'s trafikfolk og jeg selv også kom mere ovenfra og nedefter" (interview med udviklingschef).

Han lægger dog samtidig vægt på, at det ikke udelukkende skal forstås som en begrænsning, for det betyder, at det var muligt at tænke byrummene snævre, som er én af de kvaliteter Entasis vandt konkurrencen på til at starte med. Men det betyder også, at detaljeringsniveauet i Entasis' input er et andet, end det der ligger indenfor lokalplans-'normen'. Det handler altså om detaljeringsgrad og ikke om indhold ifølge udviklingschefen:

”... [rådgiver 2] har i virkeligheden bare skrevet det om. Der er ikke tilføjet noget. Og der er i princippet heller ikke skåret noget fra. Og det er der dog, for de brune bøger de forholder sig også til, hvordan dørhåndtagene de skal se ud, ikk’? Og det er jo klart, at det niveau der arbejder man jo ikke på lokalplanniveau. Så der er nogle ting, som ikke er medtaget, fordi det ikke har en.. altså det er et andet niveau, det er på” (ibid.).

Jeg har ikke haft mulighed for at se dette forslag, men i lyset af de overvejelser og refleksioner, jeg gjorde mig i forbindelse med min gennemgang af Entasis’ input til rammelokalplanen, handler det især om formidling, sprog og vægtning af, hvad der skal med og ikke med. I den optik kan det andet input til rammelokalplanen ses som et forsøg på at gøre distancen mellem input og endeligt forslag mindre.

Københavns Kommune får dermed indleveret to forslag, der bygger på det samme informationsgrundlag, men som er udarbejdet forskelligt, men er ifølge udviklingschefen i Carlsberg ”... helt okay, at kommunen beder bygherren om at hjælpe til og måske stå for konsulenthjælp. Så det var i virkeligheden bare ment som en hjælp til Københavns Kommune” (interview).

Og samtidig kan ”... de brune bøger stå som inspiration og det udkast [rådgiver 2] lavede, jamen, det var det, vi ønskede os som lokalplan” (ibid.). Ifølge projektlederen fra Entasis bliver dette forslag dog ikke taget i brug af Københavns Kommune – men som udviklingschefen tilføjer i en anden sammenhæng: ”Jeg ved godt, at Københavns kommune siger noget andet, men det er jo i høj grad... altså lokalplanen ligner jo i høj grad det udkast, [rådgiver 2] lavede” (ibid.).

Delkonklusioner (II)

I de foregående afsnit har vi set, hvordan det dels har haft afgørende betydning for Carlsberg at skabe en så stor frihed i rammelokalplanen som muligt for ikke på et senere tidspunkt at blive begrænset. Samtidig er bestemmelserne i rammelokalplanen Københavns Kommunes værktøj til at ’strømline’ Carlsberg Byen i forhold til øvrige visioner for byen. Selvom viljen til bæredygtighed eksisterer eksplicit i alle praksisser, så er forståelsen af, hvad det betyder og hvordan bæredygtigheden ’gøres’ forskellig. Rummet hvor den videre bearbejdning af vinderforslaget foregår, er bemandet af forskellige praksisser med forskellige mål, der giver forskellige udgangspunkter for at blive enige om et input til den endelige rammelokalplan. Rummet – og forudsætninger for forhandlingerne – er kendetegnet ved disse praksisser, men også ved de praksisser som ikke er repræsenteret; positioner som ikke er taget. For at opnå en konsensus, en enighed om rammerne fremadrettet gennem input til rammelokalplanen, så må nogle praksisser nødvendigvis forandre sig, så praksissernes forskellige målsætninger



”Jeg tror faktisk det betyder noget for resultatet, hvilket program og hvilket værktøj du bruger til at tegne planen i!”

(Interview med udviklingschef, Carlsberg)

ikke konflikter. De foregående afsnit indikerer, at konsensus på papiret er ikke det samme som konsensus i handlingerne – fx når der indleveres to forskellig input til rammelokalplanen.

Rum til frihed – rammelokalplanens afgørende betydning

Rammelokalplanens udformning får afgørende betydning, fordi den definerer spillerummet for det videre arbejde. Bestemmelserne i rammelokalplanen funderes i lovgivning (gennem Planloven) og kan i udgangspunktet ikke fraviges – den parkeringsnorm, der angives her, er den parkeringsnorm, som er gældende for det fremtidige arbejde. Og som vi så i sidste afsnit, er der bare mere at tabe for Carlsberg end at vinde ved at lave en stram parkeringsnorm.

Og hvor konkurrenceprogrammet og -forslagene rummer stor fortolkningsfrihed i sprog og indhold, så er rammelokalplanen med sine paragraffer mindre taknemmelig overfor fortolkninger. Det gælder især parkeringsnormen, der er angivet ud fra konkrete tal og bestemmelser – hvor andre dele af rammelokalplanen stadig ikke er konkretiseret (fx omkring lokal håndtering af regnvand, som er indskrevet, men ikke eksplicit beskrevet i rammelokalplanen). Derfor er der mere på spil i rammelokalplanen, og det afspejles i, hvordan konfrontationerne bliver mere intense, og de praksisser som er i spil i forhandlingerne omkring rammelokalplanens detaljer bliver synliggjort.

En fælles vision – og forskellige forestillinger – om bæredygtighed

Vi så i afsnittet om konkurrencen, at en konsensus omkring bæredygtigheden blev opretholdt, selvom det allerede der var muligt at identificere forskellige tolkninger af begrebet, men hvor netop konkurrenceformen tillod de forskellige tolkninger at eksistere uden egentlige konsekvenser. Og det er som sagt tiltagende sværere at opretholde, jo tættere projektet nærmer sig en egentlig implementering. For efterhånden skal konsensus ikke kun ske i gennem ord – som det var tilfældet i konkurrencen, hvor bæredygtighed kunne beskrives i brede vendinger – men omsættes til konkrete handlinger, hvor første skridt her er de konkrete bestemmelser i rammelokalplanen.

Derfor bliver praksisernes afvigelser fra hinanden også mere eksplicite. Jeg vil i dette afsnit prøve at skitsere nogle af disse forskelle mellem praksisserne, for at skabe bedre grundlag for at forstå udgangspunktet for de forhandlinger (og dermed de konfrontationer og forsøg på at opnå konsensus), der sker i denne fase. Igen, når jeg identificerer disse praksisser, så er det baseret på, at jeg gennem den konstante handlen som udspiller sig, kan lokalisere indikationer på praksisser. Disse praksisser identificerer jeg ud fra, hvor jeg ser (for at bruge Shove et. al.'s

termer) forskellige konfigurationer af elementer, der former sig i (analytiske) enheder. Jeg ser fx, hvordan aktørerne arbejder ud fra samme eller forskellige mål, hvilke procedurer de handler i forhold til, deres kompetencer og hvilke materialer der er i brug. Samtidig ser jeg også, hvordan at aktørerne foruden de praksisser, som jeg identificerer i min empiri i forhold til de konkrete fænomener, også er bundet op på andre praksisser eller praksisbundter. Fx er det (som vi også så i konkurrenceafsnittet) ikke ligegyldigt, hvilke praksisser aktørerne i øvrigt er del af – de forskellige praksisser er med til at forme aktørerne (May 2001).

Her tænker jeg særligt på det, man kunne kalde faglige eller professionelle praksisser – eller bundter af praksisser som relaterer sig til forskellige professioner, som arkitekt, ingeniør osv. Disse bundter er sammensat af forskellige praksisser, som har store ligheder, fx samme kompetencer i form af praktiske forståelser (hvordan laver man beregninger eller illustrerer) og samme mening i form af generelle forståelser (hvad er arkitektens eller ingeniørens rolle i samfundet) og så videre. Det kan være med til at forklare, hvordan forskellige praksisser – som dem jeg ser i empirien – knytter sig til hinanden, gennem fx arkitektkompetencer (der kunne være 'arkitektvokabularet' eller kompetencer til at illustrere og kommunikere visuelt, som vi så i konkurrenceafsnittet), selvom de (empiriske) praksisser har forskellige mål eller delmål. Denne tilgang løsner lidt op for det billede, jeg ellers kunne fremstille ved alene at se på de konkrete praksisser, jeg identificerer i empirien, som overvejende kan ses inden for rammerne af bestemte organisatoriske enheder (bygherrepraksissen jeg referer til i empirien foregår i Carlsberg, i Center for trafik er en anden praksis repræsenteret osv.).

Jeg har på baggrund af empirien identificeret forskellige praksisser, som jeg ser og vil i det følgende præsentere ud fra deres væsentligste træk med betydning for analysen. Jeg vil samtidig også understrege, at det følgende ikke på nogen måde skal anses for at være dækkende (beskrivelsen er baseret på, hvor der i empirien er indikationer på praksisser) og igen, skal det ikke forstås sådan, at praksisserne er skarpt optrukket eller på nogen måde generiske. I stedet skal de ses som belysninger af de fænomener, jeg undersøger gennem et praksisperspektiv – og her virker Shove elementkategorier netop til dette.

Jeg har identificeret en **'bygherrepraksis'**, som også allerede var i spil i afsnittet om konkurrencen. Denne er kendetegnet ved at have en overordnet målsætning om at lave 'en god forretning'. Schatzki betragter målsætningen som en del af de teleoaffektive strukturer (som i Shove et al.'s tilgang er en del af 'meningselementet'), der er kendetegnet ved en hierarkisk opbygning af målsætningen gennem et overordnet mål og en række delmål (Shove et al. 2012; Schatzki 2002). Her kan den høje parkeringsnorm – først og fremmest i form af at blive indskrevet i rammelokalplanen – ses som et delmål i forhold til bedst muligt at sikre sig at opnå den gode forretning upåagtet, at forholdene må ændre sig på sigt (på måder der kan få betydning for det opfattede parkeringsbehov). Samtidig er det ikke entydigt, at en høj parkeringsnorm er lig med en god forretning, men skal forstås i lyset af andre delmål.

Et andet delmål er fx at skabe byliv, der igen bidrager til den gode forretning. Men det kan ikke nødvendigvis opfyldes alene ved en høj parkeringsnorm – tværtimod. Derfor er den underjordiske parkering¹⁷ en investering som dermed udgør et andet delmål i bygherrepraksissen.

Bygherrepraksissen er også kendetegnet ved at have erfaringer fra tidligere projekter, der foruden kompetencer også bidrager til meningselementerne med generelle forståelser af, hvordan man som bygherre skaber en god forretning, og regler og procedurer for, hvordan praksissen skal udføres. Som vi så i konkurrenceafsnittet skal bygherrepraksissen også ses i lyset af en tæt kobling med investorpraksis.

En kobling der gør det mere påtvingende, ikke bare at skabe en god forretning, men gøre det gennem procedurer og retningslinjer, som også er synkroniseret med investorpraksissen (som ejere af Carlsberg, har investorerne mulighed for påvirke proces og beslutninger). Bygherrepraksissen er solid overfor forandring, og der er i praksissen indlejret åbninger for at styrke praksissen yderligere gennem andre praksisser, som det fx var tilfældet ved at inddrage rådgivere.

Vi ser i den empiriske del af dette afsnit, hvordan rapporten med beregningerne for parkeringsbehov (udført af en ingeniørrådgiver) bliver et materialelement, som netop har til hensigt at cirkulere mellem andre praksisser, for på den måde at tage del i meningsforhandlingerne (kan den overbevise om, at der er et reelt *behov* for en højere parkeringsnorm, end den Københavns Kommune ønsker?). Samtidig er også vinderforslaget, starteredegørelse, input (og her menes begge input) til rammelokalplanen samt parkeringsløsningerne også en del af praksissen gennem deres materialitet.

Jeg har tidligere været inde på, hvordan Københavns Kommune ikke er én enhed og ikke kan forstås sådan. Det bliver kun mere eksplicit, når vi går ned og identificerer de praksisser, der er i spil i dette nedslagspunkt. Jeg ser Københavns Kommune som rammen omkring et praksiskompleks. Jeg fortalte tidligere hvordan praksiskomplekser er tættere knyttet end praksisbunder, hvilket de overordnede strategier (som fx er reduceret parkeringsnorm og CO₂-neutralitet, men også overordnet om at gøre København et attraktivt sted at bo) er med til at opretholde. I den optik kan disse overordnede strategier antages at være fælles meningselementer (fælles målsætninger). Spørgsmålet er, om det også er tilfældet eller om strategierne som materialelementer, udgør grænseobjekter, der ikke nødvendigvis tolkes ens i de forskellige praksisser? I et interview fortalte en embedsmand om visionerne:

”Jeg ved godt, kommunen har visioner og sådan noget, men hvordan man reelt når målet og til den vision, tror jeg egentlig er ret personafhængigt af, hvordan man tolker, at vi vil gerne

¹⁷ Vi så i situationsanalysen, hvordan de forskellige parkeringsløsninger har forskellige egenskaber, men også forskellige omkostninger, hvor den underjordiske har de største økonomiske omkostninger i forhold til etablering

være den her attraktive by med mulighed for erhvervslivet, eller jeg kan ikke lige huske, hvad der er i fokus nu, men det er i hvert fald noget med erhvervsliv, og det skal være en by at leve i og sådan. Men hvordan den her by ser ud, tror jeg er sådan lidt tilfældigt. Jeg tror i bund og grund det bunder i, at der simpelthen er for mange strategier i Københavns Kommune. Man kan umuligt kende dem alle. Og så er det sådan lidt pick'n'choose" (interview med embedsmand, Center for trafik).

Jeg vil nu beskrive nogle af de kommunale praksisser, jeg er stødt på, men igen er det baseret på indikationer – det kan være svært at gennemskue målsætninger for kommunale trafikpraksisser. I stedet ser jeg disse praksisser som koblet op på større faglige praksisbundter.

Én kommunal praksis arbejder med **trafik**. Kompetencerne er tekniske og det skal ses sammen med netop målsætningen om ud fra kompetencerne at lave forsvarlige løsninger. Det er i denne praksis, at mange endelige trafikberegninger bliver lavet (fx hvor store trafikmængder der genereres på forskellige strækninger), hvilket bl.a. gøres på baggrund af prognoser, simuleringsværktøjer og trafikmodeller.

En anden praksis der primært bebos af **arkitektuddannede** aktører. I forhold til kompetencer er denne praksis i høj grad bundet op på at kunne omsætte lokalplansforlag til egentlige lokalplaner. Derfor spiller Planloven en særlig rolle i denne praksis og ikke mindst kompetencerne til at navigere i denne, hvilket både kræver faglighed og et særligt vokabular.

Aktørerne fra Center for Byudvikling deltager i en tredje praksis i forbindelse med den videre bearbejdning af vinderforslaget. Som vi så i situationsanalysen, ligger Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen og er dermed væsentligt tættere knyttet til Overborgmesteren. Kompetencerne her er ikke så professionsspecifikke, som vi så det i de to forrige praksisser, men rummer både **byplanlægningskompetencer** og **ikke mindst økonomi**.

'**Politikerpraksissen**' er også en del af det praksiskompleks som Københavns Kommune danner rammerne om. Spørgsmålet er, om der her er tale om én eller flere praksisser? Ser man på politikerpraksissen som én praksis vil vi kunne genkende, at der er en lang række procedurer, normer og regler, der er med til at forme aktørernes handlinger (fx om vedtagelse af lokalplaner, høringer osv.), der indgår forskellige materielle elementer (fx lokalplansforslag) og kompetenceelementer (i forhold til hvordan man i praksissen læser og vedtager fx et lokalplansforslag). Til gengæld kan man så diskutere, om aktører der repræsenterer forskellige politiske holdninger er det af den samme praksis? Jeg ser det igen som et praksisbundet/-kompleks, hvor der er plads til forskellige målsætninger og delmål – især diskussionen omkring parkeringsnormen skiller vandene (ikke entydigt i højre og venstre, men de forskellige ideologier i det politiske landskab repræsenterer forskellige tolkninger af parkeringsnormen)

– og set i det lys, er politikerpraksissen i denne analyse ikke én praksis. Det er ikke uden betydning, at Carlsberg forhandler den endelig parkeringsnorm fast med Overborgmesteren og ikke Teknik- og miljøborgmesteren, Klaus Bondam, der repræsenterer en strammere linje overfor biltrafikken.

Jeg ser **aktørerne fra Entasis** som en del af en konkret empirisk praksis og som en del af et arkitektpraksisbundt. Deres kompetencer er arkitektfaglige, som jeg har berørt tidligere – visuel kommunikation, arkitektvokabular, og som vi også ser i dette afsnit, får brugen af illustrationsprogrammer (AutoCAD) også en vis betydning. Derimod er de kendetegnet ved ikke at besidde de trafikmæssige kompetencer, som vi ser i ingeniørpraksisserne. Da jeg først læste vinderforslaget, læste jeg en ambitiøs målsætning om bæredygtighed (gennem fx kun 1/6 biltrafik), som dog ikke blev holdt i hævd i den efterfølgende videre bearbejdning af forslaget. Tidligere beskrev jeg, hvordan der i stedet i denne praksis er fokus på, at trafikken skal afvikles med så få konsekvenser for bylivet som muligt. Hvis trafikken bliver intensiveret og en udvidelse af veje bliver nødvendig, vil det kompromittere forslaget, og det vil kompromittere vinderforslaget. Udviklingschefen fra Carlsberg erfarede, hvordan netop dette med at kompromittere det oprindelige forslag var problematisk for Entasis: ”Der var ingen tvivl om at de kom og havde været vant til at tegne bygninger og havde svært ved at forholde sig til, hvornår man var ude og røkke ved den grundlæggende idé, og hvordan det handlede om at optimere på vinderforslaget” (interview). Jeg ser det at gennemføre vinderforslaget så tro mod den oprindelige idé som muligt, som en vigtig del af målsætningen i denne praksis. Det kan også forklare en stor opbakning til den underjordiske parkering, og at inputtet til rammelokalplanen glimrer ved fraværet af biler.

Jeg har i analysen også inddraget det jeg her betegner som en **’nabopraksis’**. Som vi så i situationsanalysen og konkurrenceafsnittet, har borgere generelt haft høj grad af involvering, selvom det kan diskuteres, hvordan og om de har fået indflydelse. Både her og i senere afsnit vil vi se, hvordan borgerinddragelsen først og fremmest handler om naboer. Her ser jeg især på naboerne omkring Frederiksberg samt Humlebyen, der har været aktive i forhold til beslutningen omkring parkeringsnormen. I det lys kan man se nabopraksissen have en målsætning om at opleve mindst muligt gene fra udviklingen af Carlsberg Byen. Og et af deres delmål er bl.a. underjordisk parkering, udvidelse af indfaldsveje (væk fra deres respektive områder) og ikke mindst en høj parkeringsnorm, der, som vi så før, tolkes som en måde at reducere trafik i de omkringliggende områder.

Den sidste praksis jeg fremhæver her, er det, som jeg kunne kalde en **’ingeniørrådgiverpraksis’**. Den empiriske praksis, jeg fremhæver her, er del af en større ingeniørfaglig praksisbundt. For denne (empiriske) praksis handler det om at skabe en forretning på ”vidensbaserede løsninger” (rådgiverens hjemmeside). Det opfyldes ud fra delmål om at imødekomme Carlsbergs ønsker, i det de er ansat som rådgivere her. Det så vi

fx med beregning af parkeringsnorm og udvikling af alternativt input til rammelokalplan. Kompetencerne i denne ingeniørpraksis er mestendels af teknisk karakter – som skal bruges til at kunne lave trafiksimuleringer, beregninger af parkeringsbehovet osv. Det er også erfaring fra tidligere projekter i forhold til fx at lave lokalplaner. I praksissen eksisterer også materielle elementer, som fx de værktøjer der kan bruges til at lave trafiksimuleringer, men også standarder der ligger til grund for disse simuleringer og for parkeringsberegningerne.

Disse praksisfortællinger og -illustrationer er som sagt ikke altomfavnende (og jeg kunne sagtens udfordres på netop en af praksisteoriens hovedargumenter om, at der ikke findes så entydige grænser, som man kunne tolke her). Men de er en hjælp til at få øje på, analytisk, hvor der er forskelle og ligheder.

Jeg bruger Shove et al.'s elementbegreb til at illustrere nogle af disse forskelle og ligheder, der giver afsæt til at forstå forhandlingerne i bearbejdningen af vinderforslaget, som jeg ser på i næste afsnit.

Mening

Det der først og fremmest adskiller praksisser, er deres forskel i målsætninger. For aktørerne i Københavns Kommune er en af de overordnede målsætninger for deres praksisser branding som en del af at få København til at fremstå som en attraktiv by og på den måde tiltrække borgere (igen ser vi hierarkiet i målsætningen som ifølge Schatzki er de teleoaffektive strukturer).

Carlsberg har gennem deres praksis også som delmål at tiltrække borgere, men i sidste ende kun i det omfang det giver en god forretning. Hvad der til gengæld giver en god forretning, kan ses i forskellige perspektiver, som vi så i forhold til den sociale bæredygtighed, hvor Carlsberg lægger vægt på den kreative klasse, mens Københavns Kommune også må forholde sig til socialt belastede og mindre økonomiske ressourcestærke borgere. På den anden side har Københavns Kommune også en interesse i at tiltrække ressourcestærke borgere, som kan generere skatteindtægter (historien om Københavns næsten-konkurs i slut-'80erne kom i kølvandet på mange års fokus på alment boligbyggeri), hvilket kan skygge for nogle af de andre interesser. Hvordan disse målsætninger omsættes er forskelligt fra de forskellige kommunale praksisser – især på med udgangspunkt i de forskellige kompetencer.

Når Carlsberg går til Økonomiforvaltningen for at forhandle eller til Overborgmesteren, kan det handle om, at de praksisser som er involveret her, har en stærkere relation, hvor i mod det i forhandlingerne med de kommunale fagspecifikke praksisser er for svært at ramme en fælles linje, hvilket sætter meningsforhandlingerne i stå.

En projektleder i Carlsberg opsummerer det således:

”Der er selvfølgelig forskel på forvaltningerne, fordi de har jo hver deres briller på. Men særligt Økonomiforvaltningen synes jeg i hvert fald, er meget lydhør overfor, hvad det er for nogle behov, der er, og hvis man kommer og siger: jamen, vi har nogle slutbrugere, så synes jeg de går rigtig langt for at få det til at lykkes. Så har Center for bydesign så nogle lidt andre briller på. Og der begynder det også at blive mere konkret, så det... ikke fordi de nødvendigvis siger forskellige ting, men man kan godt mærke, at der er forskellige dagsordener nogle gange” (interview).

Den økonomiske dagsorden er sværere at komme igennem med i de teknisk faglige kommunale praksisser, som en embedsmand fra Center for trafik udtrykker det:

”Der jo en økonomisk kalkule bagved: kan vi presse kommunen til det her? Fra en grundejers side, så er det *kun* penge, det handler om. Kan jeg skabe så stor profit, for så lidt indsats som muligt? Og det har Carlsberg også! Og det er sikkert forstærket ved den nye ejerstruktur. De kan optræde mindre altruistisk kan man sige” (interview, Center for trafik).

Entasis spiller ind med en tredje målsætning, der er en kompromisløshed overfor vinderforslaget, og et fokus på arkitektoniske værdier – delmål som de deler med fx den kommunale arkitektpraksissen. De køber præmissen om den parkeringssøgende trafik, som ellers vil kunne skade deres målsætning, og derfor spiller den underjordiske parkering også en positiv rolle. Men kompromisløsheden bliver udfordret af Center for trafik:

”Jeg tror nu nok, Entasis havde en forestilling om, at veje de er kun 2 meter brede”

AK: Men kunne man ikke forestille sig, de var det?

”Øh nej! Jamen, der stillede du næsten et spørgsmål, som er dumt, fordi, hvad er det veje er? Det er adgang! Til alt!” (interview med embedsmand, Center for trafik).

På den måde stiller kompetencer i den ene praksis sig også i vejen for mening i anden. Det handler, fandt jeg ud, måske også om, hvordan mobilitet opfattes – for selvom embedsmanden i Center for trafik ser vejene som uundgåelige, er det ikke nødvendigvis arkitektens rationale, de taler til. En embedsmand (som er geograf) fra Center for trafik vurderede det sådan her i et interview: ”På ingeniørskolen der er mobilitet selvfølgelig det vigtigste, for man skal kunne komme lettest muligt, billigst muligt fra A til B. Og for arkitekten skal det være flottest muligt, så mobilitet er sådan noget ’frit flow’ inde i bygningen, du ved”.

Kompetencer

Det der umiddelbart træder frem, når de forskellige praksisser sammenlignes, er kompetencerne i forhold til trafikhåndteringen. Vi så allerede i konkurrenceafsnittet, hvordan disse kompetencer ikke optrådte (eksplicit i hvert fald) i de praksisser, der var involveret her. I den videre bearbejdning af vinderforslaget bliver forskellige praksisser med ingeniørfaglige kompetencer inddraget, og bygherrepraksissen har baseret på tidligere erfaringer med byggeprojekter også kompetencer, der ikke nødvendigvis er teknisk-rationelle (som man kan forvente i ingeniørpraksisserne), men heller ikke nødvendigvis er i uoverensstemmelse med disse. Ved aktivt at inddrage ingeniørrådgivere til at udføre opgaver (som beregning af parkeringsbehov), bliver bygherrepraksissen netop styrket og stabiliseret gennem en teknisk rationelt funderede beregninger. Og det skaber også en stærkere relation til den trafikfaglige kommune praksis – de kan mødes omkring beregningerne.

Her har de arkitektbaserede praksisser svært ved at udfordre den tekniske rationalitet, som ingeniørpraksisserne besidder. Ingeniørkompetencer 'overruler' simpelthen. Det skinner tydeligt igennem i forhold til, hvor ingeniørerne tolker på (arkitekt-)konkurrencen og dens resultat. En embedsmand fra Center for trafik mener fx, at alle deltagere i konkurrence egentlig burde være dumpet: "På grund af den der 'lille' detalje, at de ikke havde forholdt sig til, at der stod i konkurrencen, at der skulle etableres en forbindelse til og fra Carlsberg" (interview).

Det sker også, når arkitekter fra Entasis til trafikgruppemøderne foreslår busser gennem Elefantporten, som med det samme bliver fejtet væk af ingeniørerne: der er for mange sving! Eller når arkitekterne foreslår shuttlebusser, som Carlsberg afslår på baggrund af dårlige erfaringer. Eller når Center for bydesign insisterer på, at det nye stationsområde skal have særlig overbelægninger:

"Bydesign vil helst have fritgående klinker og meget fine belægninger. Samtidig skal vi også afvikle en stationsforplads, og vi har en grøn cykelrute, som vi har ekstremt høje forventninger til skal ligge der. Vores grønne cykelrute, de har altså kantsten. Og brosten og asfalt det passer altså ikke sammen. Det flyder sammen... og klinker?!" (interview med Embedsmand, Center for trafik). Her støder ingeniør- og arkitektpraksissen igen sammen med deres forskellige udgangspunkter – skal det have arkitekturmæssige kvaliteter eller skal der være cykelsti med kantsten og det hele?

Materialitet

Materialiteten i praksisserne er mangeartede. De forskellige dokumenter kan alle anskues som grænseobjekter, der tillader aktørerne at handle uden nødvendigvis at have konsensus – i denne analyse tager jeg udgangspunkt i visionen som grænseobjekt, og de dokumenter visionen udtrykkes gennem.

Gennem projektet tolkes visionen, og aktørerne handler i forhold til den. Rammelokalplanen kan ses som et led i den løbende standardisering af visionen – som igen er betinget af de praksisser, grænseobjektet optræder i. Parkeringsnormen udgør et element i denne standardisering, der kan styrke bestemte tolkninger af visionen – er det bedst med en høj eller lav parkeringsnorm? Den fortolkningsmæssige fleksibilitet afspejles i, hvordan de forskellige aktører opfatter parkeringsnormen forskelligt – altså om en lav parkeringsnorm vil generere mere eller mindre trafik, om en lav parkeringsnorm er mere eller mindre bæredygtigt – både miljømæssigt, men især også socialt og økonomisk. Parkeringsnormen er afgørende for de forskellige praksisser, fordi den angiver de eksakte rammer for handling (der kan udfordres på et senere tidspunkt, men som i kraft af deres indskrivning i rammelokalplanen vil være vedtaget ved lov).

Argumenterne (og mening) er bundet op på netop praksisserne; i bygherrepraksissen finder vi erfaring (kompetencer) fra tidligere projekter, der viser, at en høj parkeringsnorm gør det nemmere at afsætte byggeri og dermed nemmere at skabe en god forretning (som er målsætningen), og dette bakkes op af de beregninger – der i sig selv er et materielt element – som er baseret på standarder og normer. Det er svært at udsætte noget på disse argumenter, og den tekniske rationalitet de rummer. Der ligger en magt indlejret i disse beregninger, der svært kan udfordres af rationalet om, at mindre parkering er mere bæredygtigt – dokumentation herfor er ganske enkelt ikke solid nok (Flyvbjerg 1991). Beregninger taler samtidig til andre praksissers mening (som fx naboernes ønske om mindst muligt gene fra Carlsberg Byen), hvilket giver beregningerne en særlig styrke i fx pressen. Beregningers magt ligger også i, at ingen udfordrer deres præmisser – fx at Carlsberg bevidst beder ingeniørrådgiverne opstille det mest kritiske scenarie, at de enkelte delberegninger er baseret på standarder, som er udviklet under andre forudsætninger, end de der er i København, og at beregningerne ikke behandler, hvordan parkeringsnormen potentielt kan fungere som styringsinstrument, men derimod udelukkende forholder sig til ”parkeringsbehovet”. Spørgsmålet er, om det giver mening længere at se beslutningen om parkeringsnormen som en del af grænseobjektets (visionen om bæredygtighed) standardisering? Er parkeringsnormen reelt et spørgsmål, der i praksisserne handler om bæredygtighed?

Dokumentet (med beregninger for parkeringsnorm) som det bliver brugt i diskussionen udfordrer ikke det diskussionen egentligt handler om – parkeringsnormens rolle i forhold til

bæredygtighed (som grænseobjekt), men som argument på en allerede defineret forståelse af, at en høj parkeringsnorm er det mest bæredygtige. Det vil jeg se på i næste afsnit, hvor jeg ser nærmere på, hvordan forhandlingerne – og taktikken i forhandlingerne – udspiller sig.

Materialiteten i form af illustrationsprogrammer (og dermed også kompetencerne til at bruge dem) viser sig også at få betydning for relationen mellem praksisserne. En arkitekt fra Entasis reflekterer i et interview over, hvordan hun oplever at Carlsberg føler, de har mistet kontrollen med dokumentet, da inputtet til rammelokalplanen skal udarbejdes. Men hvad betyder det for Carlsberg, hvis denne relation er svækket?

Positionen der ikke er indtaget

I analysen af praksisernes konfigurationer og relationer mellem hinanden, hæfter jeg mig ved én ting: hvordan kan visionen om bæredygtighed indfris, når der tilsyneladende ikke er nogen praksisser, hvis overordnede målsætning er bæredygtighed?

Én af Adele Clarkes pointer i situationsanalysen er ”... to see possible positions that are *not* taken in the data, positions that remain unarticulated” (Clarke 2005:136). Hvilke positioner er ikke repræsenteret i analysens data? Det er ikke en nem opgave: “It is difficult to see that which one does not expect. It is even more difficult to see that one does not grasp or understand. And yet even more difficult to hear silence” (Clarke 2005:127). Ikke desto mindre kan disse positioner, der ikke er indtaget, relevante. Hvordan kunne situationen have set anderledes ud, hvis bestemte positioner var udfyldt? Hvad har det af betydning for forhandlingernes udfald? Clarkes tilgang er at tage udgangspunkt i det, hun betegner som ”contested issues” (Clarke 2005:129).

Hvis vi ser på bæredygtighed som dette ”contested issue”, så indgår det som en del af visionen for Carlsberg Byen, men i praksisserne ser jeg, ud fra analysen, at bæredygtighed først og fremmest er et delmål. Dette delmål skal bidrage til andre målsætninger, hvor det for Carlsberg handler om forretningen, for Entasis handler det om at gennemføre Carlsbergprojektet så kompromisløst som muligt, og for Københavns Kommune (og de forskellige enheder repræsenteret her) handler det om at skabe en attraktiv by (hvilket tolkes på forskellige måder i de forskellige praksisser) og så videre. Det er ikke fordi bæredygtighed som delmål ikke kan indgå i de målsætninger, jeg ser repræsenteret her. Det kan meget reelt være, at bæredygtighed netop kan være en måde at opnå målsætningerne på.

Men hvordan kan jeg tolke mig frem til, at ingen indtager positionen, hvor bæredygtighed er det overordnede mål – især taget i betragtning at det er netop den vision, alle aktører er blevet enige om? Det ser jeg, når det kommer ned i de enkelte forhandlingssituationer, hvor de ’vindende’ argumenter er baseret på business-as-usual – beregning af parkeringsbehov,

bredden på vejene osv. Reelle forandringer skal ses i det små (men de er der!) som fx, at parkeringen først og fremmest er under jorden, og at der etableres 'shared spaces' hvor fodgængerer er førsteprioritet. Alligevel er det stadig kompromitterede løsninger, måder stadig at bibeholde biltrafikken.

Her kompromitterer de nemlig ikke bare min normative forestilling om bæredygtighed, men også praksisernes egen. Hvordan er det muligt at opnå en bæredygtig situation uden forandrede måder at handle på – hvis vi er enige om, at det er disse måder, der har først til den nuværende ubæredygtige situation? Og det er dét, der er interessant, og derfor jeg antager at denne position, hvor bæredygtighed er det overordnede mål og afgørende punkt i en forhandlingssituation, ikke reelt er repræsenteret. Bæredygtighed foregår inden for rammerne af de øvrige målsætninger i praksisserne – og redegørelsen for at handlingerne der udføres, er bæredygtige (eller i hvert fald relativt mere bæredygtige end andre handlinger) foregår retrospektivt og tilpasset de overordnede målsætnings givne rammer. Her er den 'trebenede' bæredygtighedsforståelse meget taknemmelig, fordi det som regel er muligt at finde elementer af enten økonomisk, social eller bæredygtig karakter, der kan opfyldes. Når aktører fra Carlsberg argumenterer for, at det hverken er økonomisk eller socialt bæredygtigt ikke at have nok parkering, så kan det retfærdiggøre, at de miljømæssige aspekter er underordnet (eller som vi så tidligere, kan meget parkering ligefrem opfattes som miljømæssigt bæredygtigt, fordi det mindsker den parkeringssøgende trafik). Men det betyder også, at det hele tiden er muligt at handle uden at skulle forandre handlingerne – praksisserne bliver reproduceret som de var med kun små forandringer.

Carlsberg kan med fordel vælge strategisk med hvem i Københavns Kommune, der skal forhandles, for at opnå bestemte mål – afhængigt af med hvilke praksisser relationen er stærkest.

Hvor de arkitektmæssige praksisser var dominerende i gennem konkurrenceforløbet, er det i den videre bearbejdning af vinderforslaget de ingeniørfaglige praksisser, som står stærkest. Med dokumenter, beregninger og standarder kan forhandlinger afgøres.

Målsætningen om bæredygtighed indgår i flere af praksisserne som et delmål, mens en overordnet målsætning om bæredygtighed ikke er repræsenteret – forhandlingerne afgøres af fx forretningsmæssige hensyn.

Konsensus og konfrontationer – hvordan handler man sammen med forskellige mål?

I mine interviews har jeg bemærket, hvordan mange informanter peger på, at det tværfaglige i bearbejdningen af vinderforslaget kan bidrage positivt til synergien, og de faktiske handlinger der udføres. Men handlingerne peger imidlertid ikke entydigt i den retning – fx udarbejdelsen af det alternative input, at forhandlingerne ikke lukkes i det tværfaglige rum, men går til det politiske niveau osv. – og at de handlinger som interviewpersonerne selv beskriver, er overvejende eksempler på, hvordan de forskellige praksisser ikke formår over en kam at opnå stabile og produktive relationer. Det er med Shoves ord meget flydende og måske ligefrem højspændt. Aktørerne søger gennem deres praksisser hele tiden små åbninger, hvor der er overlap og stabilitet, og hvor relationerne bliver produktive.

Der er i referaterne fra trafikgruppemøderne ikke noget, der umiddelbart peger på konfrontationer og uenigheder, selvom de praksisser som er i spil, er ganske forskelligartede. Vi så i afsnittet omkring idékonkurrencen, hvordan bygherrepraksissen og konkurrencedeltagerpraksissen er konfigureret af elementer, hvor der kun er ganske få egentlig overlap. På det tidspunkt er situationen mindre skæbnesvanger – fx er praksisserne ikke rumligt/fysisk i kontakt, deres fælleslementer går gennem en dommerpraksis, hvor den eneste reel forbindelse er i det materiale, deltagerne har indleveret og måske vigtigst, er alle beslutninger i og for sig stadig teoretiske – der er stadig længe til de endelige beslutninger begynder at materialisere sig, og de forskellige praksisser kan navigere i forhold til hinanden med relativt lille risiko for konfrontation.

At referaterne fra møderne bærer præg af samme ikke-konfrontatoriske relationer, er dog ikke nødvendigvis et udtryk for, at der ikke har været konfrontationer. For de forskellige praksisser som før kunne svæve vægtløs omkring hinanden, er pludselig tvunget i direkte relation med hinanden: de skal lave ét fælles input til en rammelokalplan, der for fremtiden skal refereres til og arbejdes i forhold til. Som vi så i afsnittet før, afviger praksisserne fra hinanden på punkter, som jeg gennem min øvrige empiri kan se, har ført til konfrontationer (som også er eksemplificeret i Berlingskes artikel om, at parkeringsnormen er for lav), men samtidig også hvordan praksisserne søger konsensus, der muliggør den fremgang i projektet, som de i sidste ende alle er afhængige af. Konfrontation kan være skadende for processen. Derfor har Carlsberg også en interesse i at søge veje, hvor de kan få deres interesse igennem, uden at der dermed opstår en konfrontation (Flyvbjerg 1991:354). Flyvbjerg argumenterer for, at det derfor også er interessant at se på, hvad der skaber stabiliteten, måske mere end konfrontationen (ibid.). Men i mødet mellem de forskellige praksisser problematiseres rationaliteterne, når de sættes overfor hinanden – og en sådan problematisering af rationalitet kan også føre til konfrontation, og det kan destabilisere beslutningsprocesserne (Flyvbjerg 1991:350). Som vi så før, gør Carlsberg brug af at strategisk vælge hvilke rum og personer,

de tager bestemte diskussioner i – og på den måde problematiseres deres rationaliteter måske ikke i samme grad, og det er ifølge Flyvbjerg en måde også at undertrykke uønsket viden på (Flyvbjerg 1991:352).

Vi har i den empiriske del af dette afsnit set, hvordan diskussionen om parkeringsnormen går i hårdknude (selvom det ikke er tydeligt gennem referaterne), og bliver hevet ud af trafikgruppemøderne og op på forvaltningsdirektørniveau og til sidst helt op på borgmesterniveau. Hvor trafikgruppemøderne gennem de forskellige praksisser som er repræsenteret, udgør en samling af elementer, der slår sig på hinanden, så minimeres disse konfrontationer i det forum, hvor kun bygherrepraksissen og 'den kommunale økonomipraksis' eller 'politikerpraksissen' (her vil det nok være mere præcist at snakke om en borgmesterpraksis i virkeligheden ...). Her opererer praksisserne ganske vist med divergerende kompetencer, men deres projekt er overordnet det samme – Carlsberg Byen skal gennemføres. Relationen er ikke farvet af forskellige faglige kompetencer og praksisser, men af de overordnede interesser som eksisterer i henholdsvis bygherre-, økonomi- og politikerpraksissen. Det vender jeg tilbage til i næste analysedel, hvor den endelige rammelokalplanen vedtages.

Eksemplet hvor Carlsberg gør brug af en ekstern rådgiver til at lave et alternativt lokalplansforslag kan både ses som konfrontatorisk og som et forsøg på konsensus. Umiddelbart kan det opfattes som konfrontatorisk handling, da det går imod de fælles konventioner, som er mellem aktørerne om, at der skulle leveres ét forslag. Men det kan også læses som det modsatte – nemlig en måde at udglatte en potentiel konfrontation, som kunne opstå når Entasis' input skal omsættes til en mere formel lokalplan, hvor det poetiske, arkitektfaglige nedtones til fordel for koncise formuleringer ophængt i Planlovens paragraffer. Det som Carlsberg kan have set, er hvordan to forskellige praksisser (nemlig den klassiske arkitektpraksis med hvad det medfører af arkitektvokabular og vægtninger i inputtet på den ene side, og på den anden side en praksis, der er konfigureret omkring Planloven, og den måde lokalplaner laves på i Københavns Kommune) får svært ved at mødes, hvor det først og fremmest er det materielle (selve det fysiske input), som knytter praksisserne. Billedet kan vi genkende fra forrige afsnit, hvor det eneste der bandt fagdommerpraksissen og konkurrencedeltagerpraksissen, var materialitet – det indleverede konkurrenceforslag. Forskellen er, at Center for bydesign så at sige er 'tvunget' til at bruge materialet, men det er så op til egne øvrige kompetencer (hvordan laver man lokalplaner) og meninger (hvordan får vi det her til at stemme overens med det, Carlsberg skal kunne) og materialer (fx hvilke redskaber, computerprogrammer, er der til rådighed) at omsætte det til en konkret plan.

Set fra den vinkel, eller ud fra et fokus på det materielle alene, kan Carlsbergs brug af en ekstern rådgiver være en måde at knytte de to praksisser tættere – eller nok snarere at knytte arbejdet fra trafikgruppen (og de praksisser der er involveret her, inklusiv dem Carlsberg selv er involveret i) tættere til det man kunne kalde 'lokalplanpraksissen'. Dette syn kan

underbygges af Carlsbergs argumentation for, at de prøver at hjælpe Københavns Kommune – altså hjælpe ved at lave et materiale, som er skrevet og vægtet anderledes end det formelle input fra Entasis, og dermed nemmere at oversætte. At Carlsberg vælger at lave et alternativt input i stedet for at gennemtrumfe en anden måde at lave

Entasis' input på, kan være endnu et forsøg på at undgå, at en konfrontation i trafikgruppen mellem de forskellige praksisser udviklede sig.

Men den hjælp har der tilsyneladende ikke været brug for (ifølge projektleder fra Entasis og kommunen selv efter reference fra udviklingschefen i Carlsberg). 'Lokalplanspraksissen' (oversættelsen fra input(s) til rammelokalplan) er en praksis, der blandt andet involverer arkitektkompetencer (det er Center for Bydesign, som varetager opgaven, hvor der først og fremmest er arkitekter ansat). I et praksisteoretisk perspektiv er der en stærk relation mellem de to arkitektpraksisser (generelle forståelse, kompetencer osv.) der indikerer, at det alternative forslag ikke nødvendigvis har trumfet Entasis'.

Det betyder, at praksisserne mest af alt bliver reproduceret, som de var. Eksemplet med at der indleveres to input, er uanset hvilke intentioner og retrospektive retfærdiggørelser, man kan tilskrive handlingerne, et eksempel på at praksisserne ikke har formået at mødes. At de forudsætninger de har mødtes under, og den måde praksisserne er opført på, har reproduceret deres forskelligheder og reproduceret deres forestillinger om mobilitet og bæredygtighed.

Ved at sprede beslutningerne omkring Carlsberg Byen til forskellige praksisser, der repræsenterer forskellige målsætninger, er der forudsætninger for at projektet ikke ensidigt tilgodeser bestemte grupper. Men spørgsmålet er, om det er nok, at praksisserne er repræsenteret i samme rum? Og hvem passer på bæredygtigheden, når beslutningerne bliver taget for lukkede døre som offentligheden, og demokratiet ikke er repræsenteret i? Linjerne trækkes hårdere op og konfrontationerne tager til, men der er stadig mulighed for at reproducere praksisserne uden at optage nye meninger – uden at praksisserne må forandre sig. De forskellige parter er ikke blevet enige om en parkeringsnorm endnu, og beslutningerne er stadig kun teoretiske. I næste afsnit begynder de at materialisere sig i virkeligheden.

Tværfaglighed i gruppemøderne sikrer, at flere fagligheder og synspunkter er repræsenteret, men ikke at de får lige meget vægt.

Med et alternativt input til rammelokalplanen undgår Carlsberg konfrontationer med Entasis og / eller Københavns Kommune og kan samtidig opnå større indflydelse på den endelige rammelokalplan.

Muligheden for at opsøge alternative forhandlingsrum og -parter mindsker risikoen for konfrontation, men også muligheden for forandring af praksisserne.

(III) FRA LOKALPLAN TIL FØRSTE SPADESTIK

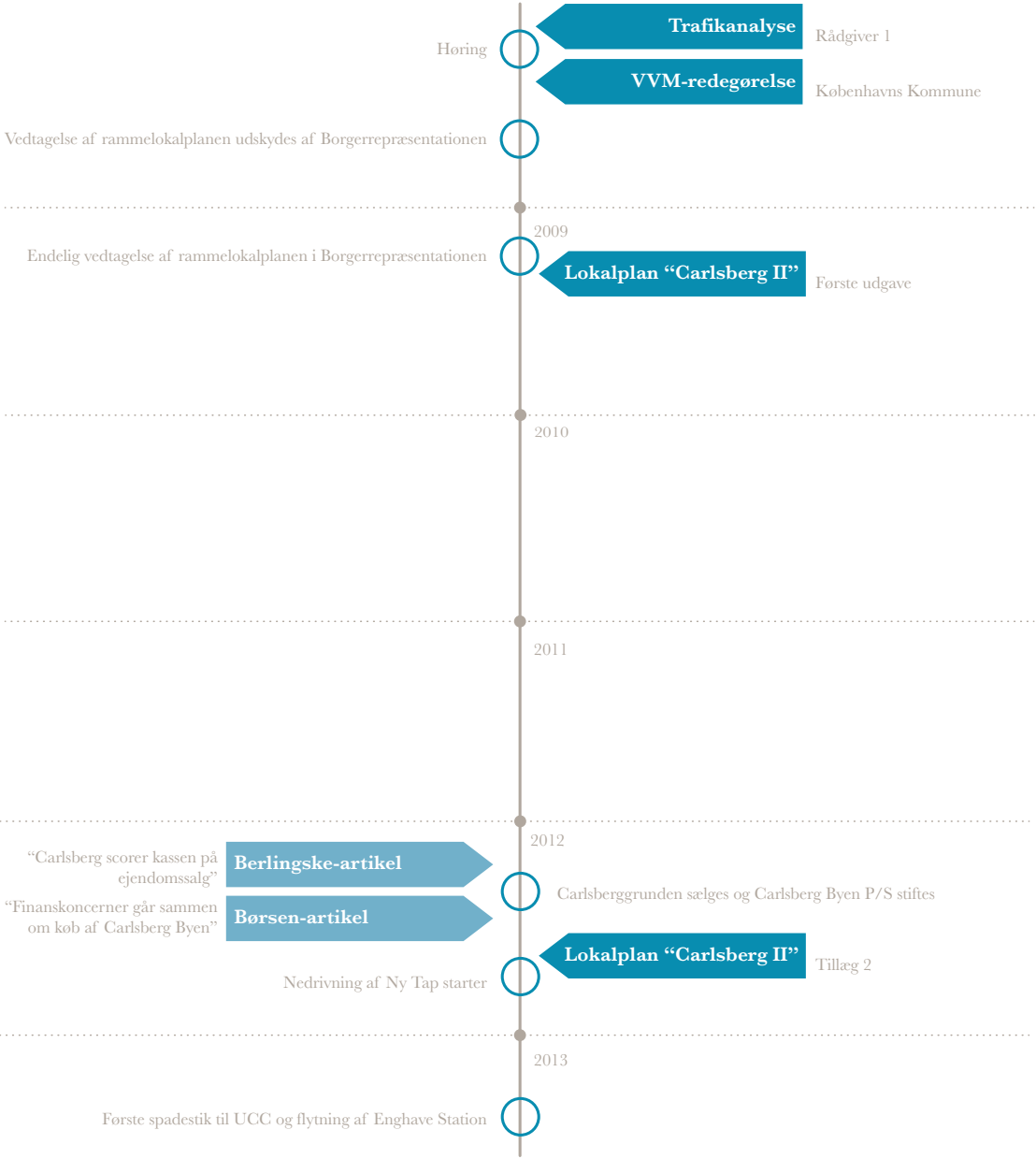
Efter de to input til rammelokalplanen er indleveret, udarbejdes et forslag til den endelige rammelokalplan, som først sendes i høring og derefter vedtages formelt i Københavns Borgerrepræsentation. Efter høringen i løbet af efteråret 2008 bliver rammelokalplanen vedtaget i begyndelsen af 2009. Her vedtages den endelige parkeringsnorm på 1 plads / 133 m².

I rammelokalplanen vedtages de overordnede bestemmelse for området, herunder parkeringsnormen, der betyder at Carlsberg får mulighed for at etablere dele af infrastrukturen. Inden egentlige byggerier kan igangsættes, skal der udarbejdes og vedtages udfyldende lokalplaner for de enkelte byggefeltet i Carlsberg Byen. Men denne proces kommer ikke til at gå efter planen, da finanskrisen suger livet ud af markedet og sætter Carlsberg Byen i en længerevarende og omkostningsfuld dvale, der som vi så i situationsanalysen, førte til at Carlsberg A/S solgte 75 % af Carlsberg Byen, så bygherren Carlsberg i 2012 bliver et partnerselskab med fem investorer.

Efter etableringen af partnerselskabet begynder hjulene at rulle igen, og med lidt forsinkelse, tages det første spadestik til byggeriet – nemlig University Capital College (UCC) der vil huse omkring 10.000 studerende og en mindre del boliger, detailhandel og erhverv. Samtidig påbegyndes flytningen af Enghave Station, der sammen med UCC vil åbne som Carlsberg Station i 2016 (hvis alt går efter planen). Det er det første projekt, som realiseres, og hvor beslutningerne, der er taget i forskellige møderum, skal udmøntes fysisk.

Det påbegyndte byggeri betyder også, at en egentlig parkeringsstrategi skal udvikles, inden parkeringsnormen begynder at blive omsat til virkelighed. Der er på dette tidspunkt vedtaget etablering af 14 parkeringskældre, som betyder fx at man forbinder vejen under jorden for at undgå trafik på terræn. Det er dyrt, og med vejarealer under jorden ændrer ejerforholdene for parkeringspladserne sig, og hvad betyder det, hvis Københavns Kommune pludselig ejer nogle af de dyre pladser?

Centrale dokumenter og hændelser



Rammelokalplanen vedtages

Rammelokalplanens vedtagelse er det repræsentative demokratis samtykke til, hvordan visionen tænkes omsat til realitet og altså rammerne for den fremtidige udbygning. I dette eksempel ser jeg på konkrete nedslagspunkter i rammelokalplanen, der kan fortælle noget om netop denne oversættelse, og hvordan forskellige af de involverede aktører tolker den oversættelse af de tanker og beslutninger, der er blevet oversat til rammelokalplanen. Det er dermed også en oversigt over de væsentligste oversættelser af enkeltpunkter igennem planernes udvikling.

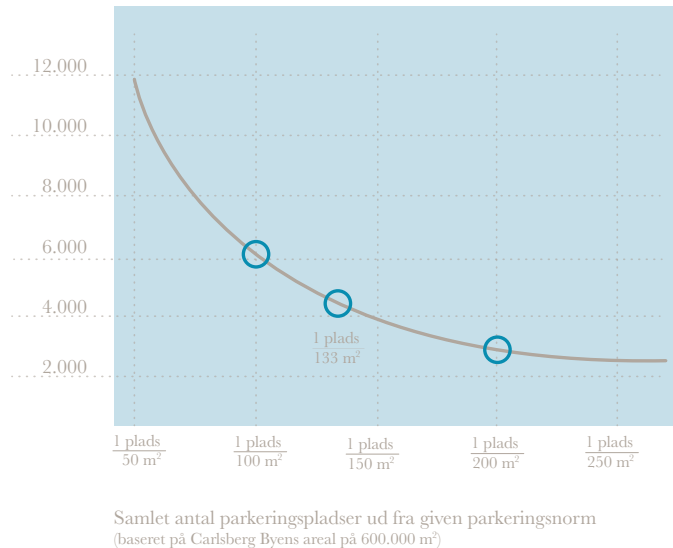
Den endelige rammelokalplan – oversættelser fra teori til praksis

Rammelokalplanen er et dokument i to dele – ét der skitserer baggrunden og de overordnede tanker og bestemmelser for projektet, og ét der redegør ud fra paragraffer, de specifikke bestemmelser. Det første der slår mig, da jeg læser dokumenterne er, at jeg har læst det før. Ikke i Entasis' vinderforslag eller input til rammelokalplanen, men derimod i den startredegørelse som også er udarbejdet af Center for bydesign, og som vedtages tre måneder før Entasis' input indleveres.

Dokumenterne er dog væsentligt mere omfattende end startredegørelsen, og de åbne ender og ufærdige beregninger i startredegørelsen er blevet konkretiseret. Jeg dykker her ned i nogle af de konkrete beslutninger, der relaterer sig til trafik og bæredygtighed. For at gøre det overskueligt, har jeg i skemaet på næste side opsummeret de væsentlige punkter i forhold til trafikmæssige beslutninger i de enkelte planer.

Vores rum (vinderforslag) 05.2007	Startredegørelse 11.2007	Vores rum (input til rammelokalplan) 02.2008	Rammelokalplan Carlsberg II 01.2009	Rammelokalplan Carlsberg II - med tillæg 2 09.2012
Parkeringsnorm	Vil undersøge mulighederne for: 1 plads 130 m ² – 1 plads 200 m ²	1 plads 100 m ²	1 plads 133 m ²	
Parkeringsløsning	Primaert parkeringskælder i periferen af området (4 komprimerede parkeringsmaskiner)	Adgang til parkeringskælder fra større veje, begrænset gadeparkering Kiss'n'ride	95 % i parkeringskælder. Fem offentlige og ni reserverede 5 % kortids-/gadeparkering Dobbeltnyttelse af pladser	Nedlægger foreslået rampe til parkeringskælder fra Vesterfællesvej
Biltrafik generelt	Der skal være 1/6 biltrafik (sammenlignet med gennemsnit i København på 1/3) samt 50 % lænebiler	Forventer 20.000 bilture (baseret på en fordeling på 1/3, 1/3, 1/3). Vil undersøge mulighed for lavere biltrafik	17.000 bilture (anslår at det er 20 - 25 % lavere end andre byudviklingsområder)	
Infrastruktur		Foreslår at udvide eksisterende bro eller etablere ny bro til biltrafik. Vurderer behov for udvidelse af kryds	Ny forbindelse (bro) over banen ved Vigerslev Allé (75 % trafik) Gl. Køgeledevej foreslås udvidet til fire spor	Nedrivning af Ny Tap for etablering af infrastruktur anlæg
CO ₂	Carlsberg skal producere mere energi end der forbruges	Ambitionen er at gøre Carlsberg Byen CO2-neutral	CO2-neutral mht. bygningsdrift	
Cykler og fodgængere	Der skal være 1/2 cykel- og fodgængertrafik (sammenlignet med gennemsnit i København på 1/3)	Forventer 1/3 cykeltrafik. Ønsker bstemmelser for cykelparkering	Cykelparkeringsnorm på 2 pladser pr. bolig (80 % i konstruktion, op til 15 % i gård og op til 15 % på gade)	Suppleres med bestemmelser til undervisningsformål
Kollektiv trafik	Der skal være 1/3 (som København i dag)	Forventer 1/3 andel med kollektiv transport (24.000) Metroen er afvist	Ny S-tog Station (Enghave foreslås flyttet)	Enghave Station flyttes og bliver til Carlsberg Station

Parkeringsnorm. For at starte med parkeringsnormen (som vi efterhånden er klar over har udviklet sig gennem planerne), så vedtages den endeligt med rammelokalplanen, hvor der skal etableres et minimum på 1 / 200 m² (hvilket vil svare til 3.000 pladser) og maksimum 1 / 133 m² (i alt 4.500 pladser). Nedenfor er illustreret, hvor mange parkeringspladser de forskellige parkeringsnormer vil(le) resultere i.



Uenigheden omkring parkeringsnormen er stadig stor i perioden efter Carlsberg/Entasis har indleveret deres input til rammelokalplanen. Som jeg beskrev i situationsanalysen, er det heller ikke en beslutning, der tages i et offentligt tilgængeligt rum, og det er kun de involverede parter, der reelt ved, hvordan aftalen om de 1 / 133 m² bliver lukket på overborgmesterens kontor. En embedsmand forklarede det således:

”Det var meget avanceret på det tidspunkt. Og den ligger i en overgang der mellem kommuneplanerne, hvor det var helt klart det, vores politikere ville og der er egentlig også et behov for, at den kommer lidt ned. For at skabe billigere byggeri! Og fordi der ikke er behov for en på 100! [...] hvorfor ikke gå lidt hårdere til værks end 133 for eksempel? Hvorfor ikke være offensive på at tilbyde transportformer – det kunne være dele biler, det kunne være alt muligt andet. Kom ind i kampen! Men der er ikke noget lovmæssigt krav. Hvorfor skulle Carlsberg ofre energi – og måske lidt penge – på det her?” (interview med embedsmand, Center for trafik).

Men handlede parkeringsnormen om bæredygtighed for Carlsberg? Måske ikke. Vi så tidligere i analysen, hvordan rammelokalplanen angiver rammerne for beslutningerne, og dermed mest af alt er et spørgsmål om, hvor vide rammerne skal være. Der er ingen gevinst for Carlsberg i at få strammere rammer (igennem fx en lav parkeringsnorm) – de får ikke noget igen for det. Og en høj parkeringsnorm hindrer i deres perspektiv heller ikke alternative løsninger, som vi så tidligere i forhold til eksempelvis delebiler. Men der taler Københavns Kommune mod deres egne visioner, forklarer en projektleder fra Carlsberg: ”Jeg tror bare, de synes, at jo færre pladser jo bedre. Det tror jeg. Og det tror jeg er generelt for hele København, at de synes, at biler det er... altså jeg har siddet til møde med dem tidligere i nogle andre projekter, hvor de har sagt: det gør ikke noget, at vi generer trafikken, så holder de sig måske væk fra byen. Så det er jo sådan lidt... de snakker med to tunger, ikk’? Der er jo også nogle, der siger, at hvis man godt vil have kontorer til byen, og man godt vil have folk, så er det altså nødvendigt, at de kan komme til” (interview med projektleder, Carlsberg).

Men mange steder står parkeringspladserne tomme, og altså ifølge embedsmanden fra Københavns Kommune er der ganske enkelt ikke et behov. Jeg spurgte derfor projektlederen fra Carlsberg om det ikke var et argument for at sigte mod en lavere norm:

”Men det er der masser af steder [tomme parkeringspladser og -kældre] ... Altså, ja, det ved jeg sgu ikke lige. Ej, jeg tror ikke, vi sådan bare tænker: så reducerer vi det, med mindre det viser sig, at det bliver fire gange så dyrt at opføre [...] Så kan man måske begynde at tale, om det så er nødvendigt, eller kan vi gøre det på en anden måde?” (interview projektleder, Carlsberg).

Ifølge embedsmanden fra Center for trafik handlede diskussionen om, at ”... Carlsberg har vel nok følt, at de blev stillet dårligere end naboerne, fordi de fik 133 og ikke 100. Så det har sikkert ligget i Carlsbergs måde at se det på.” (interview). En lav parkeringsnorm ville for Københavns Kommune være en måde at kunne sikre Carlsbergs incitament for at udvikle alternative løsninger, mens en høj parkeringsnorm ville forudsætte for Københavns Kommune, at der efterfølgende for rammelokalplanen lægges pres på for at få opfyldt målsætning om lavere biltrafik (både for Carlsberg Byen og generelt i København). Da jeg spurgte daværende teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam, som i medierne havde stået benhårdt fast på de 1/200 m², svarede han, at det jo var værd at bemærke, hvordan løsningen var endt der (interview). Han var ikke selv med til forhandlingerne, men mener, at kompromisset må være et resultat af pres fra begge sider: ”Der har vel været grunde til, at den landede der. Et politisk flertal. Pres. Politisk svækkelse” (interview).

Den endelige parkeringsnorm lander midt imellem de to ønsker, og selvom det er et stykke fra det, Københavns Kommune (officielt) ønskede, så vurderes det i rammelokalplanen, at:

”... denne parkeringsnorm vil medvirke til at skabe en bydel, der medfører en trafikbelastning, der er 20 – 25 % mindre, end hvad der er tilfældet i andre nyere byudviklingsområder, og dermed vil medvirke til at opfylde Carlsbergs og Københavns Kommunes målsætning om en bæredygtig byudvikling” (Rammelokalplan 2009:18)

Parkeringsløsning. I vinderforslaget beskrev Entasis, hvordan parkering skulle foregå i Carlsberg Byens periferi i store centraliserede parkeringskældre. Som vi så i afsnittet omkring bearbejdningen af vinderforslaget, blev denne løsning udfordret på flere punkter. Især på punktet om hvor rimeligt eller urimeligt det er overfor bilejerne at være nødsaget til at parkere op til 200 m fra boligen (ifølge Entasis’ forslag vil der være en parkeringskælder indenfor en radius af 200 m alle steder på Carlsberg). På et dialogmøde i oktober 2007 (mens inputtet til rammelokalplanen stadig er under udarbejdelse) spørger en borger om netop hensynet til bilisterne: ”Jeg synes alligevel, der ser ud til at komme flere biler på området, end da I først præsenterede Vores By. Det er ærgerligt, at I går på kompromis med det. Vores By kunne blive en spændende bilfri del af København”. Til det svarer direktøren for Carlsberg på mødet, at ”vi har haft en diskussion om praktikken: Er det fx rimelig at skulle bære ungerne sovende, når man kommer sent hjem og stille bilen 400 meter fra sin bolig? [...] Biler forurener mindre og mindre. Vi betragter det ikke som et problem.” (dialogmøde oktober 2007). Løsningen er således blevet til fem centrale parkeringskældre og ni mindre (reserverede/sekundære), hvilket også er blevet fastholdt i rammelokalplanen.

“

”Er det fx rimeligt at skulle bære ungerne sovende, når man kommer sent hjem og stille bilen 400 meter fra sin bolig?”

(dialogmøde, oktober 2007)

Med denne løsning forsøger Carlsberg at skabe parkeringsmuligheder, som ikke gør det besværligt for beboere eller brugere af bydelen at bruge bilen. Men Carlsberg lægger samtidig vægt på, at parkeringsløsningen (og biltrafikken) skal genere byen mindst muligt, og tværtimod bidrage til byen bedst muligt. På et dialogmøde i foråret 2008 (mens rammelokalplanen færdiggøres af Center for bydesign) forklarer Carlsberg / Entasis, at ”...ansatte i byen skal ikke kunne køre ind i bil om morgenen, parkere under jorden, arbejde på kontoret hele dagen, for så at tage bilen hjem igen uden at have været uden for kontorbygningen” (dialogmøde maj 2008). Det er også i overensstemmelse med Københavns Kommunes ønske om, at det ikke skal være muligt at komme direkte fra bygning til parkeringskælder uden at have været ude i byrummet – og dermed bidrage til bylivet.

Derfor overrasker det mig, da jeg i et interview med en projektleder fra Carlsberg (i 2013) erfarer, at der nu er diskussion om, hvorvidt det skal være muligt (for nogle) at kunne køre i elevator direkte fra parkeringskælderen og op til lejlighed eller kontor:

”Altså hvis vi skal ud og sælge kontorer, så er der mange, der spørger: kan jeg tage elevatoren

fra min parkeringskælder og op på mit kontor? Det er jo det vildeste parameter, hvor kommunen er sådan: ej, men det må I ikke, I skal ud i byrummene, I skal ud og skabe liv, før I må gå op på jeres kontor. Og det er sådan lidt, man kan godt forstå begge holdninger...” (interview med projektleder, Carlsberg).

Det er to interesser, der for Carlsberg er modstridende, fordi vægten på byliv er så stor i visionen. Men med bylivsdimensionens ikke-målbare karakter tipper balancen til fordel for elevatorerne, selvom det også er mod tidligere udmeldinger, som vi så før, til dialogmøderne.

”Vi er jo også interesserede i bylivet, så vi kan jo sagtens forstå de her tanker, men altså... netop når det bliver et salgsparameter, når vi skal sælge tårnboliger, og vi først skal gå ud og sige til dem, at for det første har du ikke din egen parkeringsplads – det kan du købe alle mulige andre steder, hvis du går ud og køber en dyr lejlighed, ikk’? Så ved du, at du har en plads, det har du ikke her! Og det kan godt være, at du tror, du kan gå tørskoet med dine ting, men det kan du så heller ikke, fordi du skal op i et byrum og sådan noget. Altså det virker sådan lidt grotesk, ikk’? Så jeg tror også, at vi nok kommer til at lave nogle undtagelser nede ved byggeafsnit 8 [ved UCC], hvor vi siger: hernede kan man godt køre op [...] Vi har jo også en vare, vi skal sælge...” (interview med projektleder, Carlsberg)

Men hvordan forholder Københavns Kommune sig i den diskussion?

”Altså Økonomiafdelingen – de forstår det godt. Og hvis det er nogle store kunder, så vil de også have dem til byen, og så er de lydhør. Der er Center for bydesign, de har jo så en anden tilgang til det, og Tina Saabye som er stadsarkitekt, hun er jo meget sådan: jamen, de skal op i byrummene. Altså også der hvor jeg var før, hvor hun ville have, at man skulle komme op midt i et grønt strøg, og så skulle du så gå 100 eller 200 meter for at komme hen til et domicilbyggeri... og altså... det holder bare ikke i virkeligheden! [...] Så gider de ikke komme derned, og så bliver det altså et eller andet: vil i have os som kunde eller vil I ikke? Og så bliver det hårdt mod hårdt [...] Så det ender nok med, at man kan køre ned i parkeringskælderens... med elevatoren” (interview med projektleder, Carlsberg)

Tanken om centraliserede parkeringsanlæg i byens periferi, har i løbet af bearbejdelsen af vinderforslaget udviklet sig til, at nogle beboere eller brugere skal have mulighed for at komme direkte i parkeringskælderens med elevator.

Parkeringsløsningerne, i form af parkeringskældre og placering samt adgangsforhold, har dermed både konsekvenser for hvordan trafikken afvikles på området (med ramperne osv.), men altså også for hvordan folk bruger byrummene. Og her kommer hensynet til forretningen til at veje over hensynet til at få folk til at bevæge sig ud i byrummet. Det skyldes især tårnlejlighederne, der er særdeles omkostningsfulde at bygge og derfor også dyre at erhverve – og det sætter Carlsberg i en situation, hvor de er nødt til at strække sig meget langt.

For det andet betyder det, at parkeringskældrene må forbindes underjordisk, hvis idéen om 'ind og ned' skal gennemføres (altså at bilerne med det samme kører i kælder for at holde overfladeterrænet så bilfrit som muligt). Det viste sig at medføre en anden problematik – nemlig ejerforholdene. For hvad hvis denne løsning, med meget parkering og flere parkeringskældre betyder, at det ikke er Carlsberg, men derimod Københavns Kommune, som kan inddrive parkeringsafgifterne?

Biltrafikken. Biltrafikken 'udvikler' sig løbende gennem forslagene – betinget af bl.a. parkeringsnormen og detailhandel. Entasis' idé om 1/6 biltrafik er for længst presset ud:

"Det er jo også en smuk tanke. Lige dér er der måske ikke så meget greb om virkeligheden, og det er også igen det der med, at vi har nogle produkter, og det er nogle boliger, og det er nogle kontorer, og det er nogle butikker, og dem skal du altså sælge og det får man rigtig rigtig svært ved" (interview med projektleder, Carlsberg)

Det betyder at Entasis' idé om smalle veje efterhånden også bliver udfordret:

"Vi havde sagt, vi ville have den mindst mulige trafikbelastning af den eksisterende by [...]. Når de har fået lov til at regne på det én gang, haha, at de altså ikke kan få femogtyvetusinde biler ud af Vesterfælledvej, hahaha." (interview med embedsmand, Center for trafik).

Og hvor biltrafikken ledes hen, handler om den overordnede vej- og parkeringsstruktur:

"... der kan godt være en risiko for, at når man så udvikler enkeltelementer, at det kan blive for svært at få tegnet den her struktur færdig. Der kan være en risiko for, at vi ender med, at vi faktisk har mere trafik inde i maven på Carlsberg, end der var ønsket. Og hvis det bliver tilfældet, så har vi rigtig store problemer. Og det tror jeg ikke helt, Carlsberg har forstået" (interview med embedsmand, Center for trafik).

Det jeg hæfter mig ved er, at biltrafikken er en faktor, som kan beregnes ud fra forskellige konstanter, som fx parkeringsnormen og mængden af detailhandel og ikke mindst ud fra en forventning om, at den generelle biltrafik stiger i København (som vi så det tidligere også i beregning af 'parkeringsbehovet', men som også figurerer efterfølgende i andre beregninger og trafikanalyser). Mængden af biltrafik forekommer sværere at styre – det er et resultat af faktorer, som svært kan ændres på.

Rammelokalplanen færdiggøres i løbet af efteråret 2008 og sendes først i høring og derefter til endelig vedtagelse i Borgerrepræsentationen d. 11. december 2008. Her er tre temaer, der bliver særligt belyst. For det første tårnene (eller højhusene som er blevet Carlsberg Byens infant terrible, der først og fremmest indkasserer høringssvar fra naboer, som forudser generende skyggeforhold), for det andet billige boliger (jeg opdager, at så snart boligerne



"Når de har fået lov til at regne på det én gang, haha, at de altså ikke kan få femogtyvetusinde biler ud af Vesterfælledvej, hahaha."

(interview med embedsmand, Center for trafik)

fraflyttes, kan de sælges af ejer og altså kun er midlertidige i den forstand) og for det tredje trafikforholdene. Her påpeger Morten Kabell (medlem af Trafik- og miljøudvalget for Enhedslisten, og senere teknik- og miljøborgmester):

”Trafikudfordringen er ikke løst, det er ikke løst i hverken forslagene, det opfølgende svar fra Økonomiforvaltningen eller i den høring, der er sket undervejs. Der er ikke kommet nogen som helst form for realistiske svar på, hvordan man sikrer problemerne. Hvordan planlægger man en bydel med så mange ekstra biler, så megen ekstra trafik i en by, der ellers hævder at satse på kollektiv trafik og på cykler, altså på en helt anden trafikudvikling, end den, der ligger i forslaget [...] Trafikproblemerne er stadig ikke løst, vi får 17.000 ekstra bilture til byen uden nogen som helst form for idé til, hvordan de skal løses, uden nogen som helst form for idé til, hvordan man kan forbedre den kollektive trafik i stedet for. Den flytning af Enghave Station er jo ikke nogen stor løsning på trafikproblemerne, og ellers så blafrer svarerne i luften”

Med Morten Kabells kommentar om at Enghave Station ikke er tilstrækkelig til at gøre trafikken bæredygtig, er det første gang, jeg støder på en kritisk kommentar af en trafikløsning, som ikke er bilbaseret. Enhedslisten foreslår at tilbagevise sagen til fornyet behandling i Teknik- og miljøudvalget – det bliver vedtaget med 28 stemmer mod 22. Den endelige vedtagelse udskydes dermed til d. 29. januar 2009, hvor den også vedtages. Uden at der er sket mærkbare ændringer i forhold til trafikforholdene.

Miljøvurdering og VVM-redegørelse

Som en del af rammelokalplanen fastlægges beslutningen om en vejbro til området. Det udløser imidlertid krav om en VVM-redegørelse¹⁸. I foråret 2008, mens rammelokalplanen stadig færdiggøres i Center for bydesign, udfører Center for miljø i Københavns Kommune en miljøvurdering¹⁹ og VVM for Carlsberg Byen. I redegørelsen gennemgås planerne med henblik på at undersøge, først og fremmest, de miljømæssige påvirkninger som de relaterer til den miljømæssige bæredygtighed. Ud fra de to forslag vurderes det, at ”... hensigtsmæssigt understøttes behov og livskvalitet hos nuværende og kommende brugere og indbyggere i byen” (Miljøvurdering og VVM 2008:31). Det uddybes ikke nærmere hvordan i denne sammenhæng.

18 VVM betyder Vurdering af Virkninger på Miljøet og er en undersøgelse, som foretages for at afdække og vurdere hvilke miljøpåvirkninger og konsekvenser man kan forvente i forbindelse med projekter (kilde: Københavns Kommune)

19 Miljøvurdering af planer er en betegnelse for en vurdering af potentielle miljømæssige konsekvenser af beslutninger truffet på det strategiske niveau forud for projektniveauet (VVM) (kilde: Københavns Kommune)

Det jeg ellers hæfter mig ved i redegørelsen er, at den baseres på to forslag (hvor det ene er input til rammelokalplanen (Entasis' input) og det andet er det forslag, som Center for bydesign har til rammelokalplanen. Disse to opsummeres i forhold til et 0-scenarie, der viser alternativet, hvis man ikke udbyggede Carlsberg Byen, men som i denne situation kun giver meget lidt mening, da udgangspunktet er et produktionsområde). Center for miljø vurderer, at der er to væsentlige forskelle på de to forslag: den ene er detailhandelsareal, som i Carlsberg/Entasis' forslag fylder 22.000 m² og i det andet forslag kun 3.000 m². Den anden er parkeringsnormen, som vi ved på 1/100 m² i det ene forslag og 1/133 m² i det andet forslag (2008:16).

Forslag	Detailhandel	Parkeringsnorm	Bro (til Vigerslev Allé)
0-alternativ (svarende til situation i 2006))	-	-	-
Forslag 1 (Carlsberg / Entasis)	22.000 m ²	1 plads 100 m ² (6.000 pladser)	+
Forslag 2 (Københavns Kommune)	3.000 m ²	1 plads 133 m ² (4.500 pladser)	+

Kilde: Københavns Kommune (Miljøvurdering og VVM for Carlsberg Valby
"Vores By" (teknisk rapport, maj 2008)

I nedenstående illustration vises, hvordan de to forskelle vurderes at generere forskellige trafikmængder baseret på trafiksimulering, der tager udgangspunkt i en generel trafikvækst på 1 % (Miljøvurdering og VVM 2008:44).

Forslag	Antal bilture pr. hverdag (sum i begge retninger)
0-alternativ (svarende til situation i 2006))	ca. 3.000 ture
Forslag 1 (Carlsberg / Entasis)	ca. 21.000 ture
Forslag 2 (Københavns Kommune)	ca. 16.000 ture

Kilde: Københavns Kommune (Miljøvurdering og VVM for Carlsberg Valby
"Vores By" (teknisk rapport, maj 2008)

Her ser vi igen de faktorer, der tages for givet, når biltrafikken beregnes: for det første at mere detailhandel genererer mere trafik, og for det andet, at der er en generel trafikvækst (som ikke kan påvirkes i eller af Carlsberg Byen). Det tredje aspekt er selvfølgelig parkering. VVM-redegørelsens trafikdel er baseret på en rapport fra samme ingeniørrådgiver, som beregnede parkeringsbehovet for Carlsberg (Carlsberg trafikanalyse, Parkering, trafik og støj 2008). I trafikanalysen vurderer ingeniørrådgiveren:

”Parkeringsbehovet i alternativ 1 ligger således i intervallet 4.800 til 5.8000 afhængigt af graden af dobbeltudnyttelse” (2008:13). De skriver videre, at alternativ 2’s reduktion af antallet af parkeringspladser til 4.500 ”...forventes i et vist omfang at reducere biltrafikken yderligere” (ibid.). Det peger de på, for det første, kan styrke dobbeltudnyttelsen af pladserne, og vurderer samtidig, at der vil mangle omkring 600 pladser, og at disse vil ”... reelt være manglende kontor-p-pladser, og at der derfor er 600 bil-pendlere, som tager toget eller cyklen eller forsøger at finde et andet sted at parkere. Disse 600 pendlere svarer til en trafik på 1.200 biler (summen af begge retninger) samt skønnet 15 % ture i arbejdstiden, hvilket i alt betyder et bortfald på 1.280 bilture” (ibid.)

Rådgiverens konklusion er altså, at parkeringsnormen *godt* kan bruges som styringsinstrument, eftersom det kan få nogle (pendlere) til at vælge alternative transportmidler, og at dette kan influere på den samlede trafikmængde. Og de vurderer, at med den forventede dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne i Carlsberg Byen vil det gøre parkeringsbehovet væsentligt *lavere* end de 6.000. Trafikanalysen bygger på de samme tal som beregningen af parkeringsbehovet lavet for Carlsberg, men konklusionerne fremført her og i VVM-redegørelsen, opstiller flere scenarier, end de der er blevet brugt af Carlsberg.

”Vi fik Danmarks sjoveste opgave, og så er det bare slet ikke sjovt”

Som de sidste afsnit afslører, så har den løsning, der udvikles for trafikhåndteringen efterhånden bevæget sig et stykke væk fra Entasis’ oprindelige forslag, og på måder, der kompromitterer ikke bare trafikløsningerne (som jo findes utilstrækkelige), men også øvrige elementer af løsningen.

Jeg var derfor interesseret i at forstå, hvordan Entasis opfattede den oversættelse af deres idé, som findes i rammelokalplanen.

”Gisp!” (interview med projektleder, Entasis)

“

”Den første plan er bare den flotteste”

(interview med projektleder, Entasis)

Projektlederen følger op med en refleksion over, om lokalplanen i virkeligheden er det rette værktøj til at styre med? Og om der ikke kunne være en fordel i at lave mere eksperimenterende planer, for mange ting er så vanskelige at beskrive, at de ting der ikke må gå tabt, går tabt (ibid.). Hvordan oversætter man byrummene og den rummelighed, man ønsker til ord? Og hvordan kan man få detaljeringsgraden i byrummet til at figurere i lokalplanen?

Det har ifølge projektlederen fra Entasis været Københavns Kommunes ”hovedbrud” at oversætte detaljerigdommen til en egentlig rammelokalplan (ibid.). Og hun understreger, at det har været svært, men at det var en fordel, at de i Center for bydesign allerede var bekendte med det at lave byrumsplaner (som vi så i konkurrenceafsnittet er det stadig nyt i arkitektverdenen, hvor det hidtil har handlet mest om bygninger) efter et koncept, der er blevet udviklet af bl.a. Gehl Architects. Og det er et vigtigt element i forhold til Carlsberg Byen: ”bylivstrumfen har fået vægt!” (ibid.).

Men det er stadig en udfordring, når bylivet kompromitteres af andre elementer af byen, som skal indgå i samspil med byrummet. Især når det kommer til de konkrete og ’hårde’ infrastrukturer, der er mere håndgribelige, end følelsen af et godt byrum: ”Så forsøger man at tegne det i lokalplanen. Man kan jo tegne alle de her snørklede gader. Men på Carlsberg er de efterhånden rettet ud på grund af bygningerne og trafikken, og så ryger magien og byrummene” (interview med projektleder, Entasis). Oplevelsen hos Entasis handlede i høj grad om, hvordan trafikhåndteringen pludselig trumfede nogle af de kvaliteter, som de havde indlagt i deres idé: ”Sådan er det, når bilsystemet kommer ind med alle de love og regler” og det er her ”... drømmen om den tætte by går tabt” (ibid.).

Hun erindrer, hvordan konfrontationerne blev meget intense i mødet mellem især arkitektfagligheden og ingeniørfagligheden – som måske er bedst symboliseret i eksemplet med biltrafikken. Disse konfrontationer kunne mange af de andre, jeg interviewede, også erindre, og dét har været en udfordring. Selvom det i konkurrenceprogrammet er beskrevet, hvordan vinderene af konkurrencen skal fungere som rådgivere i den efterfølgende proces, og det er hensigten, at Entasis skal sidde hos Carlsberg (hvilket de også får tilbuddet om), så sker det ikke. Projektlederen fra Entasis erindrer, hvordan ”Christian [direktør i Entasis] insisterer på integritet og kæmper for at holde fast hele vejen, hvor andre arkitekter måske i højere grad snakker bygherren efter munden – alle streger gør ondt!” (interview). Hun mener, at Christian finder de første byrum helt forfærdelige, og hun husker, at han på et tidspunkt fortæller, hvordan de har fået ”Danmarks sjoveste opgave, og så er det bare slet ikke sjovt” (ibid.).

Parkeringsstrategi

Efter rammelokalplanen vedtages, begynder Carlsberg at konkretisere parkeringsløsningen og udarbejde en parkeringsstrategi. Det handler først og fremmest om, hvordan forretningsmodellen skal bygges op – for parkeringskældrene er dyre at etablere, og investeringens afkast er langsigtet. Samtidig konkretiseres de forventede størrelser på kældrene og placering af ramper, der har konsekvenser for den samlede infrastruktur på overfladen, men – viser det sig – også for infrastrukturen under overfladen.

Hvem betaler? – investorer og finansiering

Til trafikgruppemøderne, i den første bearbejdning af vinderforslaget, blev ejerstrukturen for parkeringen på Carlsberg diskuteret indledningsvist. Her bemærkes det, at "...hvis parkeringen er eksternt ejet, kan prisen for en p-plads blive for høj, hvilket betyder, at man risikerer, at beboerne vælger at parkere uden for anlæggene. Hvis parkeringen er ejet af ejendommen, har de mulighed for selv at råde over pladserne og evt. leje overskydende pladser ud. Problemet er dog, at der så automatisk følger en p-plads med i købet af en lejlighed, uanset om der er behov for en eller ej" (11. møde).

Derudover har selve placeringen af kældrene også betydning – det bemærkes på samme måde således, at det kunne være "... problematisk at placere parkeringskældre under vejareal pga. uklarheder omkring ansvar i forhold til den efterfølgende drift" (12. møde). Det mundede i rammelokalplanen ud i fem offentlige parkeringskældre og de ni reservede kældre. Men hvordan ejerstrukturen og finansieringen konkret skal være, er op til Carlsberg selv.

Her er der flere udfordringer. For det første er etableringen dyr. Rigtigt dyr. Omkring 500.000 kr. eller mere pr. plads²⁰. De geotekniske forhold på Carlsberggrunden har samtidig lagt endnu en økonomisk hindring i vejen, da det bliver virkelig omkostningsfuldt at etablere de projekterede antal etager i kældrene. Embedsmanden i Center for trafik er ikke overrasket over omkostningerne, men mere over Carlsbergs overraskelse: "Den erkendelse [at bilparkeringer er langt dyrere end cykelparkering] er meget meget fraværende hos grundejere og bygherre. Det er en meget intensiv diskussion, men de fatter det ikke" (interview).

20 I Københavns Kommune har man siden 2005 arbejdet med at etablere automatisk parkeringsanlæg som et led af en parkeringsstrategi, hvor der skulle fjernes 1.000 pladser fra terræn i Københavns centrale områder (for at gøre plads til mere byliv), men til gengæld etableres 4.000 underjordiske parkeringspladser (Parkeringsstrategi 2005). Den strategi blev dog modificeret noget, da det viste sig, at kældrene blev op mod 70 % dyrere end oprindeligt projekteret og dermed fik en anlægspris på omkring 700.000 kr. pr. plads (hvilket resulterede i at de 1.000 pladser blev bibeholdt på overfladen for kun at etablere 3.000 underjordisk) (Parkeringsstrategi 2009)

Men for Carlsberg er det ikke en afvejning, der kan laves på den måde (at meget er dyrt, og lidt er billigt): ”Altså jeg tror, det bliver et nødvendigt onde. Og vi skal lave alle de her parkeringspladser, for ellers er der jo ikke plads” (interview med projektleder, Carlsberg)

Carlsberg arbejder med forskellige modeller for finansieringen. Skal der være en ekstern investor, der etablerer, investerer og driver parkeringskældrene (det viser sig imidlertid svært, fordi tilbagekastet er så langsigtet), eller en model hvor Carlsberg selv finansierer udgiften (denne udgift lægges så i byggeriet og finansieres af byggeriets aftagere, uanset om de har brug for parkering eller ej). Det sidste forslag kan udføres ved at lave et selvstændigt parkeringsselskab (som hos By&Havn, der bl.a. udvikler Nordhavn) som på sigt kan overtages af en ekstern investor. Med en parkeringsnorm, der var lavere end det Carlsberg håbede til at starte med, bliver en dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne nødvendig. Det vil sige, at ingen får faste eller egne pladser, men at de deles mellem både boliger, erhverv og besøg – en metode, der kan fungere i multifunktionelle områder som Carlsberg Byen. Direktør i Carlsberg vurderer i et interview 2012, at der vil være tale om en fordyrelse af lejlighederne på omkring 10 % – altså uanset om man har behov for parkering eller ej.

I den workshop / fokusgruppe jeg afholdte for interessenter og potentielle beboere, var der entydig modstand mod en fordyrelse af lejlighederne (uanset årsag, men især hvis det var grundet parkering). Her erfarede jeg, at selvom flere deltagere selv var bilejere, så så de hellere, at den enkelte boligejer eller erhverv finansierede bilparkeringen (workshop / fokusgruppe 14.03.2013).

Men det er ifølge Carlsberg ikke en mulighed med den løsning, der arbejdes på, hvor ingen sikres egen plads. På den måde kan parkeringen også etableres, uden at der er synlige omkostninger for aftagere af byggeriet – i modsætning til andre steder, hvor parkeringspladser købes separat med boligen, og den fulde omkostning finansieres af pladsen ejer.

En anden problematik, der udløses i udviklingen af parkeringsløsningen, er, at når parkeringskældrene forbindes med veje (underjordisk for at mindske trafikken på terræn), opstår der et twist i ejerforholdene, der viser sig at få indflydelse på enten finansieringen eller designet:

”Det der er sådan lidt nyt i det, er, at kommunen de har nu meldt meget klart ud, fordi vi kunne ikke helt finde ud af, men vi vidste fra andre steder, at når man har en kørevej, der forbinder flere kældre, så ser de det som privat fællesvej, og så tager de alle parkeringspladserne, der støder op til. Og det er jo sådan lidt, hvis man har sådan en lang gade, og der så bare er parkering på begge sider, så er det rigtig mange pladser, man mister. Så kan kommunen så opkræve parkeringsafgifter på de pladser” (interview med projektleder, Carlsberg)

Det ændrer så finansieringsmodellen:

”Hvis du nu laver 100 pladser, og de så lægger deres klamme hånd på de tyve af dem, så har du 20 % mindre pladser at få indtægt på. Det fik vi så at vide rimelig kontant fra dem, at det var den model, de kørte med, og det kan de ikke afvige fra, og det gør så, at vi begynder at kigge på designet, hvor vi simpelthen laver nogle vægge [...], og så er der ikke længere noget, der støder op til” (interview med projektleder, Carlsberg)

For Carlsberg, der har set kommunen kæmpe for færre parkeringspladser, virker det paradoksalt, at de nu vil tjene penge på parkeringen.

Udvidelse af vejene

En anden problematik, der dukker op efterhånden som parkeringsløsningen og placeringen af parkeringskældrene bliver konkretiseret, er, hvorvidt vejnettet har kapacitet nok til den forventede trafikstigning (denne diskussion har sandsynligvis foregået løbende i bearbejdelse af vinderforslaget, men i det konkrete eksempel jeg forholder mig til her, var det en stadig uafklaret diskussion).

Her fortæller en embedsmand i Center for trafik om, da en af de første parkeringskældre skal projekteres, og det bliver besluttet, at den ene indgang ikke kan lade sig gøre:

”Ja, det første der skete var, at den [indgang], der løber ind fra Ny Carlsberg Vej, blev droppet. Det var for besværligt [...] på det tidspunkt. Men de skal så ind af en anden indgang, og der har man allerede fået gjort skaden! For den kan ikke indføres, fordi man har adgangsvejen her” (interview). Det betyder at bilerne i stedet skal ledes en anden vej og det får konsekvenser for, hvordan vejene skal udformes og ramperne skal enten øges eller placeres et andet sted. Og her opstår en anden udfordring, at når ramperne placeres i bebyggelse, så vil trafikken til og fra kældrene betyde tværgående trafik (i forhold til gaderne), og det ødelægger flowet i trafikken. Derfor arbejder Carlsberg på en løsning, hvor ned- og opkørsler bliver integreret i gadearealet – hvilket så igen kræver bredere vejarealer.

Og dét er ifølge embedsmanden fra Center for trafik et problem, hvis parkeringsstrukturen smuldrer på den måde:

”Så er der ikke 9 meter brede veje. Så er der 15 meter brede veje. Der er måske også cykelstier, så er vi oppe på 20!” (interview).

Han henviser til eksemplet i Nordhavn, hvor det var hensigten at have centrale parkeringsanlæg i kanterne af området, men hvor det politisk besluttes, at der også skal være enkelte huse med parkeringskælder under (som det er tilfældet med Carlsberg):

”Så skriver vi fint, yes, men hvis der skal være p-kælder under husene, så falder den trafikale struktur sammen. Og vi kan ikke lave stræder, så skal vi lave veje, de bliver nok ensrettede, og det bliver nok meget meget trist og et dårligt byrum, men okay, hvis det er det, man vil. Der har vi et problem på Carlsberg nok, at der er nogle meget smalle passager ind i mellem, som gør, at hvis man lige pludselig begynder at afvige for meget fra strukturen her, så bliver det svært at gennemføre” (interview med embedsmand, Center for trafik).

Det har videre konsekvenser for, hvor tæt byggeriet kan laves, og ifølge fagdommer og arkitekturrådgiver:

”... hvis det får den konsekvens, at gaderne skal være bredere, eller de begynder at lave setbacks på nogle huse, således at den struktur på området som egentlig var vedtaget, som ikke længere kan opretholdes, eller at de dagslysforhold, som der måtte være i nogle gårde bliver forværrede, så har det jo faktisk en dårlig effekt på det antal kvadratmeter, du måtte kunne bygge på området [...] Og så ruller der sådan en kvalitetsbold af sted, som i sidste ende kan koste rigtig dyrt! For så ender vi i Tuborg Nord igen, hvor at det enkelte byg giver en god omsætning hos ejendomsselskabet, men at den samlede bydel lider under det” (interview med arkitekturrådgiver og fagdommer)

En anden udfordring viste sig at være placering af op- og nedkørsler til parkeringskældre, tæt på lyskryds. Netop en placering tæt på lyskryds gjorde, at en embedsmand fra Center for trafik måtte insistere på, at kældrene blev mindre, således at der var mindre hindring af den øvrige trafik. Der blev dermed skåret 2-300 pladser. Jeg spurgte projektlederen fra Carlsberg, om ikke det var en anledning til at lave færre pladser, men de skulle opføres et andet sted på samme byggefelt:

”For det er et salgsparemeter, at man kan tilbyde det! [...] Det kan selvfølgelig godt være, at vi vil justere, for hvis der ikke er nogen, der gider det, så... Det er jo rigtig mange penge, der bliver bundet i det. Så det kan sagtens være, at vi så ville ændre holdning. Men det tror jeg nu ikke. Også fordi, vi siger, at der er et konkurrenceparameter i forhold til butikkerne, der kommer. Og hvis der er en ordentlig mulighed for at parkere, og der er noget gratis parkering i nogle timer, mens man er inde og handle, så er det altså at foretrække. Og butikkerne har også lettere ved at leve, for der kan man også se på Nørrebrogade, efter man har lukket den – der er jo mange butiksejere, der klager, for der er mange af kunderne, der ikke kan komme ind og sådan noget”


AK: ”Også selvom det kun var 4 % af kunderne på Nørrebrogade, der var bilister?”

”Ja, haha. Det kan godt være” (interview med projektleder, Carlsberg)

”Vi har en meget fin regnvandsafledning, men til gengæld kan du ikke parkere din bil”

I udarbejdelsen af parkeringsløsningen dukker en ny problematik op. Kældrene lægger begrænsning på ellers planlagte træer, fordi der ikke er plads til rodnet, og det er heller ikke muligt at lave regnvandshåndtering lokalt, som ellers var et krav ifølge lokalplanen. Netop regnvandshåndteringen, eller manglen på den, bliver en diskussion, hvor prioriteringen står mellem enten parkeringskældrene eller regnvandshåndtering – altså en konkret materialisering af den vægtning forskellige af byens elementer får.

Regnvandshåndteringen er ekspliciteret i alle planerne, som jeg har gennemgået – senest rammelokalplanen, der henviser til den generelle spildevandsstrategi for Københavns Kommune om, at regnvand skal håndteres lokalt i bassiner og gennem lokal nedsivning. Ved etableringen af parkering både på overflade og i kælder forhindres muligheden for både at nedsive og lave bassiner til opsamling af regnvand. Det er der forskellige syn på.




”Jamen altså vi har jo undersøgt geologien og undergrunden i området og konstateret: jamen, altså det er ikke muligt at nedsive, altså, når det gælder regnvand. Så hvis vi går lidt bort fra parkering, og så mere... og så til andre bæredygtighedstiltag, så har vi jo sådan set været åbne for så mange som muligt [...] Ja, vi kunne godt ønske os, at vi kunne nedsive, så ville vi have nemt ved at håndtere vores regnvandsproblemer. Det kan man så ikke, og så må man også sige, at hvis man kan arbejde med fjernvarmeforsyning, hvor vi får varmen udefra, hvorfor kan man så ikke sende regnvandet til et sted uden for matriklen? Det er jo noget pjat et eller andet sted, synes jeg. Når man vel og mærke har dokumenteret, at man har gjort alt, hvad man kan for at bruge det lokalt”

(interview med udviklingschef, Carlsberg)

”Og der er ikke plads til at have bassiner til at samle regnvand. Så alting har konsekvenser, og på den måde kan man godt sige, at vi slås mod hinanden. Både Carlsberg og også måske, hvor vi har nogle høje ambitioner, vi gerne vil indfri om bæredygtig byudvikling. Det havde Carlsberg også til at starte med. Så på et tidspunkt begynder de at blive mere konservative, pragmatiske, og se på økonomien i det, og hvad er det for nogle typer mennesker, der skal flytte ind, og hvor mange biler har de? Og *bum* ryger deres ambitionsniveau ned, og vi prøver at holde den oppe.”

(interview med embedsmand, Center for bydesign)



”... og regnvandshåndteringen – det er jo surt, hvis ikke man kan være mere ambitiøs på den front! Fordi jeg synes også, den glippede i Ørestad, og flere af vores nye bydele er jo endt med at blive sådan et syn for sagen, mere end reel håndtering af overfladevand”

(interview med arkitektrådgiver og fagdommer)

Jeg undrede mig over, hvordan den ene bestemmelse i lokalplanen kan trumfe den anden, og hvordan det er tilstrækkeligt at dokumentere at regnvandsopsamlingen ikke er mulig alene på grund af parkeringskældrene. Men hvordan kan muligheden for at parkere sin bil trumfe grundlæggende infrastrukturer, som vi også er afhængige af fungerer? Det handler om, at projektet skal hænge sammen økonomisk, og der er det et spørgsmål om, hvad køberne vil have:

”Der må vi jo se på, hvad det er, vores købere prioriterer. Kan vi bedre sælge en lejlighed, hvor der er parkeringsmulighed, eller kan vi bedre sælge en lejlighed, hvor vi siger: jamen, her er en meget fin regnvandsafledning, til gengæld kan du ikke parkere din bil” (interview med direktør, Carlsberg).

Rammelokalplanen – vedtagelse af tillæg 2

I september 2012 vedtages det tillæg 2⁶ til rammelokalplanen, der sikrer at første byggeri kan blive igangsat – nemlig byggeafsnit 8, som indeholder det nye UCC (og de boliger og erhverv som også udvikles i denne sammenhæng) og en flytning af Enghave station.

UCC og byggeafsnit 8

Etableringen af UCC godkendes af Videnskabsministeriet i 2012. Det betød, at byggeafsnit 8, der foruden UCC også består af boliger og erhverv, kunne påbegyndes sammen med flytningen af Enghave Station, som Carlsberg har medfinansieret. I alt 15 % af Carlsberg Byen.

Rammelokalplanen tog ikke højde for en uddannelsesinstitution for 10.000 studerende, og derfor blev et tillæg til rammelokalplanen nødvendigt. Nogle af de ændringer, som byggeriet medfører, er blandt andet nedrivningen af Ny Tap, der skal gøre plads til den nye bebyggelse og infrastrukturanlægning, idet der ”skabes en række meget gennemgribende ændringer på området” (tillæg 2). Det betyder, at der laves ”... en helt ny adgangsvej til Carlsberg, en ny portal til bydelen, gennem Ny Tap” (ibid.). Selve nedrivning af Ny Tap er sådan set muliggjort i den første rammelokalplan, men her er facaderne fundet bevaringsværdige. Men med tillægget ”...muliggøres nedrivning af de øvrige facader, da det ellers ikke er muligt gennem det meget komplekse projekt” [...] . Det er urealistisk at indpasse UCC i den eksisterende struktur” (tillæg 2).

6 Tillæg 1 er ikke relevant i denne sammenhæng, da det var et mindre tillæg, som skulle muliggøre et midlertidigt supermarked på grunden. Grunden til at der laves et tillæg, er fordi byggeriet og infrastrukturen afviger fra den oprindelige rammelokalplan

I Center for design er det ikke en beslutning, der hilses velkommen med tilfredshed. For de har i en tidligere forhandling givet afkald på en mængde træer i andet sted på området mod at få lov til at beholde Ny Tap. ”Den har kostet os noget” [...] Men det har måske i virkeligheden været den her salamimetode!” erindrer en embedsmand efter at have fundet, at de både har mistet bygningen og træerne.

I en rapport til forslag om nedrivning af Ny Tap skriver Carlsberg, at ”Parkeringskælderens skal udføres med et modul på 8x8 meter, hvis de skal kunne indeholde flest mulige p-pladser og samtidigt passe ind i den overliggende bygnings fremtidige modul. Bevarelse af det eksisterende modul I Ny Tap på 6,5x6,5 meter vil begrænse antallet af p-pladser meget” og videre: ”Det er kun muligt at ”bevare” facaden, hvis facaden bliver nedrevet og genopført som eksisterende. Etagehøjder, indretning, facadeinddelinger m.m. vil dog ikke passe med den nye facade, og det vil ikke være muligt at sikre tilstrækkeligt med dagslys i undervisningslokalerne.”

Tillægget vedtages, så Ny Tap kan nedrives: ”Forvaltningerne bemærker, at Ny Tap nedrives da den samlede værdi af nybyggeriet med mulighed for en tæt uddannelsescampus med butikker, erhverv og boliger – og med stationsnær beliggenhed – menes, at overskygge værdien af at bevare eksisterende bygninger” (endelig vedtagelse af tillæg 2) .

Tillægget gør det derudover muligt at etablere op mod 22.000 m² detailhandel, som er Carlsbergs oprindelige ønske mod de i rammelokalplanen først foreslået 3.000 m² (som vi så i VVM-redegørelsen). Det betyder, at der (hvis beregningerne der ligger til grund for VVM-redegørelsen fra Rådgiver 1 følges) vil være en væsentlig stigning i biltrafikken. På den anden side er der ifølge direktøren for Carlsberg ”... projekteret en etage mindre bilparkering [ifm. UCC] end planlagt, da man fandt ud, af behovet ikke er stort nok (præsentation ved direktør, Carlsberg). Disse parkeringspladser forventes erstattet et andet sted i samme byggeafsnit.

Carlsberg Byen i flere års dvale

Som man kan se på datoen for vedtagelsen af tillæg 2 ligger denne mere end tre år senere, end vedtagelsen af selve rammelokalplanen. Finanskrisen har, som jeg tidligere har været inde på, haft konsekvenser for udbygningen af Carlsberg Byen, og planen om at påbegynde byggeriet allerede ved udgangen af 2009 bliver tilsvarende forsinket. Hvis ikke krisen fuldstændigt skal sætte en kæp i hjulet på projektet, er det nødvendigt at holde projektet i dvale, men uden at det går i stå. For mens der skal meget til at få et projekt til at lykkes, skal der meget lidt til at få det til at mislykkes – og Carlsberg Byen er stadig skrøbelig. Der begynder at gå lang tid mellem dialogmøderne med borgerne, fordi der ikke sker noget nyt (op til ni måneder mod de oprindeligt planlagte tre), og manglende interesse og opmærksomhed er ikke fordrende for investorernes interesse for området.

Måden at holde projektet i dvale, uden at sætte området i stå, sker på flere måder. Først og fremmest åbnes i 2009 for offentligheden (det var planen uanset hvad), der betyder at folk kan bruge området enten som destination eller som forbindelse mellem Vesterbro, Valby og Frederiksberg – og igen kommer placeringen og områdets historie projektet til gode. Carlsberg åbner samtidig op for muligheden for at mindre virksomheder, kulturinstitutioner, kunstnere, festivaller, markeder, racerløb, koncerter, messer, forestillinger og så videre kan bruge Carlsberg Byens eksisterende bygninger – med kontrakter på få år ad gangen og en husleje, som ikke genererer omsætning for Carlsberg, men vedligeholder udgifterne. Samtidig får Carlsberg Realdania-støtte til at udvikle tre midlertidige byrum. Det giver oplevelsen af en bydel, der er i gang – også selvom der i flere år ikke sker nogen form for udvikling på byggeriet.

Men det har måske ikke været en ulempe for projektet. I en artikel i Berlingske Business i foråret 2012 udtaler direktøren for Carlsberg: “Det er seks år siden, vi startede, og vi er i hvert fald blevet tre år forsinket af finanskrisen. Men det er måske en lykke for projektet, for dengang gik det over stok og sten i ejendomsbranchen. Nu har vi fået tid til at skabe en sammenhængende bydel, og mens mange store projekter har mødt folkelig uvilje, så oplever vi nærmest, at folk spørger, hvornår der sker noget.” (11.04.2012).

Jeg oplever selv mange gange i løbet af mit projekt, hvordan interessen for Carlsberg Byen nærmest eskalerer – og selvom der er en vis skepsis (hvordan prioriteres det fælles bedste, når Carlsberg skal tjene penge?), så har de fleste, der spørger til projektet positive forventninger. Det gælder ikke mindst den tålmodighed, Carlsberg er blevet påtvunget, som ikke har kendetegnet byudviklingsprojekter som Ørestaden, hvor arkitektoniske prestigeprojekter har overskygget udviklingen af en egentlig by.

Delkonklusioner (III)

I dette tredje nedslagspunkt har vi fulgt Carlsberg-projektet fra rammelokalplanens vedtagelse og til det første spadestik. Processen vidner om, hvordan konflikterne tiltager jo tættere den egentlige implementering nærmer sig, og derfor bliver praksisernes forskelligheder stadig mere synlige – på et tidspunkt hvor konsensus og kompromisser i højere grad end nogensinde er nødvendige for at kunne handle. Det begynder at have konsekvenser for konstellationerne af aktører og dermed også de beslutninger, der tages. Derudover vidner den beskrevne proces om, at trafikdiskussionerne rykker sig fri af bæredygtigheds- og mobilitetsparadigmerne. Det er ikke mindst eksemplificeret ved prioriteringen af parkering over regnvandshåndtering, som er en styrkekamp med to forskellige infrastrukturer.

For nedrullede gardiner

Hvad der helt præcist er sket, da direktøren fra Carlsberg mødes med overborgmesteren, som har ledt til rammelokalplanens endelige vedtagelser, finder vi ikke ud af:

”Projekterne aftales som regel bag nedrullede gardiner og i dølgsmål. Vigtige rapporter hemmeligholdes. Der regnes ofte baglæns, så eksperternes analyser kommer til at svare til de konklusioner, der er aftalt på forhånd” (Gaardmand 1996:8).

Hvilke interesser er i spil her?

I et praksisteoretisk perspektiv, er der i dette forhandlingsrum ikke længere dominerende byfaglige kompetencer – det er i højere grad en meningsforhandling. Hvor Carlsbergs ønsker er klare, er det mere utydeligt, hvilke interesser den politiske top i København har. På den ene side er politikerpraksissen opbygget omkring langsigtede forventninger til at skabe en god by (hvilket afspejles i arbejdet hen mod CO₂-neutralitet) og til at løse de mobilitetsudfordringer, der er.

På den anden side er der en lang række kortsigtede hensyn, der skal tages. Først og fremmest at imødekomme Carlsbergs ønsker i tilstrækkelig grad til, at de fortsætter projektet. Derudover er ingen af forhandlingerne isolerede, så en forhandling om parkeringsnormen kan sagtens have indflydelse på udfaldet af andre beslutninger og dermed hæmme eller blive hæmmet af disse. Samtidig er den offentlige debat, både generelt og i forhold til Carlsberg Byen, specifikt præget af utilfredshed omkring parkeringsrestriktioner.

Det er med disse perspektiver, at normen ender på 1 plads / 133 m². I rammelokalplanen rationaliseres, som vi så i den empiriske del af afsnittet: ”... denne parkeringsnorm vil medvirke til at skabe en bydel, der medfører en trafikbelastning, der er 20 – 25 % mindre, end hvad der er tilfældet i andre nyere byudviklingsområder og dermed vil medvirke til at opfylde Carlsbergs og Københavns Kommunes målsætning om en bæredygtig byudvikling” (Rammelokalplan 2009:18).

Det problematiseres altså ikke, at parkeringsnormen er højere end i andre byudviklingsområder eller naboområderne, som fx Vesterbro. I rammelokalplanen fremstilles parkeringsnormens bidrag til bæredygtigheden som en rationalitet: denne parkeringsnorm medvirker til målsætningen om bæredygtighed. Her er det svært at gennemskue, om der i virkeligheden ikke er tale om en rationalisering i de involverede praksisser? Det kræver ifølge Flyvbjerg en dekonstruktion af de enkelte elementer – og det kan være svært i situationen (1991:350). En embedsmand i Center for Bydesign fortæller om, da de mistede både Ny Tap og nogle træer (som de tidligere havde opgivet til fordel for at beholde Ny Tap):

”Vi skulle have noget som kunne udfordre det dokument, som Carlsbergs rådgivere kommer med, fordi jeg kan jo ikke være bekendt at tvivle på det, men det kunne jo faktisk godt være, at de ligesom havde vægtet deres synspunkter, som favoriserer deres slutargument mere. Det må jeg indrømme, det synes jeg var rigtig ærgerligt, at vi ikke havde eller var i stand til” (interview).

Flyvbjerg peger på, hvordan embedsværket ofte kun har den tekniske rationalitet at byde ind med, men altså ikke en teknisk rationalitet, der er indbudt til møderne, hvor Carlsberg samles med den politiske top (1991:350). Her bliver med Flyvbjergs ord ”tekniske hensyn [...] underordnet taktiske hensyn” (ibid.). De politiske beslutninger må så efterfølgende få udseende af at være teknisk rationel og demokratisk (Flyvbjerg 1991:332). Det sker gennem rammelokalplanen, som vedtages af Borgerrepræsentationen, og ved at argumentere (eller rationalisere) for at den besluttede parkeringsnorm medvirker til bæredygtighed. Og da beslutningen tages i lukkede rum, forstummer kritikken (i hvert fald midlertidigt mens beslutningen tages), så der kan arbejdes videre. Gaardmand opsummerer det således: ”Når politikere og bureaukrater samarbejder i fortrolighed omkring mahognibordene, og når de føler sig som spydspidser i kampen for samfundets frelse, opstår der let en trang til at neutralisere synspunkter, der kan forstyrre idyllen” (1996:55).

Beslutningen om den endelige parkeringsnorm er taget i et lukket rum mellem Carlsberg og den politiske top i København – her underordnes tekniske hensyn de taktiske hensyn.

Bæredygtighed i rammelokalplanen

Bæredygtighed forekommer at være nærmest et kampråb, der går igen gennem planerne i Carlsbergprojektet – hvilket giver mening eftersom det er en del af visionen. Og det er nyt for (ramme)lokalplaner at indskrive bæredygtighed så eksplicit. Ifølge Dansk Arkitektur Center: ”I 2007 kom bæredygtighed for alvor på dagsordenen i relation til byplanlægning i Københavns Kommune. [...]Arbejdet med Carlsberg bydelen førte således til, at man i Københavns Kommune i 2008 besluttede at igangsætte et projekt om bæredygtighed i lokalplaner, så Kommunen fremover kunne arbejde mere systematisk med bæredygtighed i planlægningen.” Normen i forhold til (miljømæssig) bæredygtighed er, at fokus ligger på efterfølgende miljøredegørelser og ikke som et grundelement i retningslinjerne. Sammen med ’kantzonerne’ er det to elementer, der har været med til at sætte nye standarder for lokalplaner i Københavns Kommune.

Visionen (om bæredygtighed) som grænseobjekt bliver båret videre gennem rammelokalplanen, hvor der stadig er fokus på en såkaldt holistisk forståelse af bæredygtighed gennem 'de tre ben' – miljø, økonomi og det sociale. Men hvor det i konkurrenceprogrammet var muligt at indskrive måske divergerende forestillinger om bæredygtighed, begrænser rammelokalplanen denne mulighed, idet konkrete og målbare bestemmelser, som parkeringsnormen opsættes og dermed stabiliseres og lukkes diskussionen (midlertidigt) og indgår som en del af den samlede bilinfrastruktur. Hvis parkeringsnormen skal udfordres (hvilket er usandsynligt, men dog muligt), så er det hele biltrafikken og dens infrastruktur, der udfordres. Men det har så igen konsekvenser for andre dele af bydelen, som måske resulterer i relativt mindre bæredygtighed?

Noget af det jeg har kigget efter gennem analysen, er hvordan aktører og praksisser udfordres på deres forståelse af bæredygtighed efterhånden som de gennem projektet, 'tvinges' til at nå hinanden og bliver enige om inputtet til rammelokalplanen. Men spørgsmålet er, om forståelsen ændrer sig eller beslutningerne bliver tilpasset til den forståelse, der var i forvejen?

Jeg fandt, at forståelsen af bæredygtighed hos de enkelte aktører og praksisser egentlig er overraskende ens. Alle mere eller mindre lægger sig i slipstrømmen af den bæredygtighedsforståelse, jeg præsenterede før med de tre ben – en tilgang som er udbredt på tværs af brancher. Der har i mange år været fokus på den miljømæssige del, og det er netop det, argumenterer flere interviewede aktører for, der gør, at den trebenede model er mere helhedsorienteret. Jeg oplevede ikke aktører, som var specielt radikale i deres bæredygtighedsforståelse – alle var de snarere pragmatiske, og bæredygtighed må gå hånd i hånd og på kompromis med markedet.

Der hvor aktørernes forståelse af bæredygtighed divergerer, er rationaliseringen omkring bæredygtigheden ved de forskellige dele af Carlsbergprojektet. De praksisser, de hver især er involveret i, rummer forskellige rationaler og måder at redegøre for og drage konklusioner på. Som vi har set tidligere, giver det ikke mening for en aktør i en arkitektpraksis at anse parkering for at være emre bæredygtigt end træer – også selvom det kompromitterer deres opfattelse af økonomisk og social bæredygtighed, hvor parkering er en nødvendighed.

Bæredygtighed er for en bred kam af praksisserne bygget på et rationale om, at de tre ben er kategorier, der skal udfyldes og løsningerne kan ud fra dette (efter-)rationaliseres i forhold til bæredygtighed. Jeg hæfter mig fx ved, at i vurderingen af den økonomiske bæredygtighed (eksempelvis i input til rammelokalplanen) handler det om, at Carlsberg skal tjene penge. Det er bestemt ikke usandt, men det er en tolkning af økonomisk bæredygtighed, som er tilpasset Carlsberg-projektet, måske mere end den oprindelige formulering af de tre ben fra Brundtlandrapporten⁷.

7 Hvor økonomisk bæredygtighed handler om økonomisk lighed mellem fx lande

Ved denne måde at vurdere bæredygtigheden ud fra kategorierne, kan løsninger, der er kompromitterende for bæredygtigheden, skjules både i planer og til dels også i praksisser, så længe et eller andet element af løsningen passer ned i de tre kasser. Det er ligeledes legitimt at prioritere nogle elementer mere end andre: ”Og det er måske igen det der med, at der skal vi måske koncentrere vores indsats og så sige: vi vil noget andet, og det er også bæredygtigt. Det er bare et spørgsmål om at det er socialt bæredygtigt [...] jeg tror måske man skal vælge nogle områder ud, og så skal man sgu gøre det ordentligt, men måske også indse, at det kan godt være at vi ikke kan nå helt op på den her.” (interview med projektleder, Carlsberg).

En prioriteret fokus på et enkelt element af bæredygtigheden kan så yderligere også betragtes og anvende fra forskellige vinkler. At bilparkeringen fx er en del af sociale bæredygtighed er set ud fra rationalet om, at der skal være plads til alle mennesker uanset hvilken transportform de foretrækker. På den anden side er omkostningerne finansieret gennem byggeriet og dermed af de mennesker som ikke nødvendigvis har bil⁸. Ved at finansiere omkostninger gennem byggerier, i stedet for at de enkelte bilejere betalte for en plads, holdes udgifterne også skjult ved køb og salg af byggeriet. Den sociale bæredygtighed for nogle er på bekostning af den sociale bæredygtighed for andre.

I næste nedslagspunkt ser jeg på Carlsbergs bæredygtighedscertificering.

DELKONKLUSIONER

Forståelsen af bæredygtighed bygger i de forskellige praksisser alle på Brundtlandkommissionens formulering om, at bæredygtighed involverer miljømæssige, økonomiske og sociale aspekter.

Den ’trebenede model’ fungerer i Carlsbergprojektet, på tværs af praksisser, som et kategoriseringssystem, hvor alt fra de enkelte løsninger til det samlede projekt kan sættes i forskellige kasser.

Bæredygtigheden vurderes ud fra de elementer, der passer i kasserne, og ikke ud fra de elementer som ikke gør eller som kompromitterer andre elementer.

⁸ Hvis en underjordisk parkeringsplads koster 500.000 kr. at etablere vil det samlede beløb løbe op i 2,25 mia. kr. (eller 3 mia. hvis Carlsberg kunne anlægge de ønskede 6.000 pladser)

Fokus på trafikhåndteringen

Jeg introducerede i afhandlingens andet kapitel et problemfelt spændt ud mellem forskellige faglige domæner: bæredygtighed, byplanlægning og mobilitet. De to førstnævnte har fået gennemgående fokus – jeg har undersøgt og analyseret, hvordan bæredygtighed tolkes og 'gøres' i forskellige praksisser, og hvordan det integreres (eller ej) i byplanlægning – først og fremmest i form af byudviklingsprojekter. Jeg har brugt parkeringsnormen som empirisk fokuspunkt, fordi den diskussion parkeringsnormen genererer, lægger sig i midten af de tre domæner. Men jeg har forbrudt mig mod den måde, jeg 'framede' mobilitet til at starte med, netop som noget der ikke kun handler om transporten fra A til B og dermed ikke kun transportmidlerne, men også hvordan bevægelse knytter sig til det sociale liv.

Hvis jeg ser på de praksisser, som jeg har beskæftiget mig med indtil videre, så er mobilitetsforståelsen påfaldende ens. Det handler om at kunne bevæge sig frit og komme fra A til B. Altså om transport. Og det er netop transport og trafik, som går igen gennem empirien. Jeg hæfter mig i den forbindelse ved, at diskussionen om trafik handler om, at der ikke må være begrænsninger for den enkelte, og dermed skal der være adgang med alle transportmidler. Spørgsmål om der skal være mere eller mindre biltrafik handler om, hvorvidt denne kompromitterer den miljømæssige bæredygtighed eller byrummene – hvor at sammenhængen mellem de forskellige transportmidler er mindre belyst.

Ingen praksisser involveret kendetegnes ved reelt at tænke mobilitet på måder, der afviger fra den i transportforskningen dominerende forståelse af transport. Det handler om, at trafikken skal 'håndteres' eller 'afvikles' (som vi så det i blandt andet dommerbedømmelsen). Spørgsmålet om hvordan mobilitet kan tænkes, handler om på bedst mulig måde at få plads til alle transportmulighederne. Derfor ender diskussionen også ofte med biltrafik, der fordi det er krævende at håndtere, nødvendigvis må få meget opmærksomhed. Det har en selvforstærkende effekt.

I andet kapitel var jeg inde på, hvordan mobilitet ikke kan opfattes statisk. Bilen er kun kommet for at blive, fordi vi fortsat holder den i live gennem infrastruktur – og infrastrukturen holdes i live gennem praksissernes rationaler i forhold til mobilitet (trafik er noget, der skal 'håndteres'). Men ved at gøre som resten af København eller som man altid har gjort, forventes Carlsberg Byen at generere op til 21.000 bilture i døgnet. Men det er nærmest utænkeligt, at det kunne være anderledes! Fordi det simpelthen er så indlejret, dels i vores hverdagsliv: "mobilitet er en forudsætning for det liv, vi kender. Det skaber muligheder og forestillinger om muligheder" (Freudendal-Pedersen & Drewes 2012:37), og dels i rationalerne der ligger til grund for mobilitetsplanlægningen, hvor "infrastruktur og transport skaber og definerer byer, og byer skaber og definerer infrastruktur" (ibid.).

Ét punkt der dog kan vise sig at få afgørende betydning for mobiliteten (og trafikafviklingen)

er, at Carlsberg Byen skal være så tæt, som den skal. Vi har i tidligere afsnit stødt på, hvordan denne tætte by skaber udfordringer (det er nødvendigt med underjordisk parkering) men også bliver udfordret (udvidelsen af veje mindsker tætheden). Men alene dét at begrebet faktisk stadig eksisterer eksplicit på tværs af praksisserne, er bemærkelsesværdigt efter i mange år at have været forbundet med fortidens trange byer. Med Carlsberg Byen bliver denne tænkning for alvor sedimenteret, og her er det muligt at argumentere for en reel forandring i praksisserne. Carlsberg som bygherre har et lille areal til en omfattende udvikling, og der skal en vis tæthed til at gøre det økonomisk rentabelt. Det sætter nogle materielle bindinger på praksissen, der fx er med til at presse en parkeringsløsning under jorden igennem, selvom denne er væsentligt dyrere end andre løsninger.

Det presser elementerne i praksisserne til at blive integreret på en ny måde – og det er i sig selv transformerende (Shove 2012:32). Med dette fokus på den tætte by reproduceres praksisserne ikke bare til at tænke bystrukturen anderledes, for det skaber nogle andre forudsætninger og større udfordringer for parkering.

DE KONKLUSIONER

Mobilitet handler om at, der skal være adgang for alle transportmidler. Løsningerne fokuserer dermed på håndtering og facilitering af transportmidlerne og ikke alternative måder at tænke mobilitet på.

Fastholdelsen af og interessen for tæt-by-konceptet er med til at udfordre eksisterende rationaler og 'tvinge' alternative løsninger igennem – fx at hovedparten af parkeringen er underjordisk, selvom det har store omkostninger for Carlsberg.

I det følgende afsnit vil jeg se nærmere på bilinfrastrukturen (og dens styrkeprøve med en anden infrastruktur, nemlig regnvandshåndteringen). En analytisk fremstilling af (bil-)infrastrukturen kan fortælle noget om dels de lag og bindinger, som findes i den materialiserede infrastruktur, men også hvordan praksisser opbygges omkring bilinfrastrukturen.

Ulige kampe mellem infrastrukturen

Med så mange ender, der skal mødes og så mange interesser i spil, er det ingen overraskelse, at mange beslutninger er resultater af forhandlinger mellem de involverede parter. Men det undrede mig, hvordan det kunne være muligt at fravælge en løsning af noget (indskrevet i rammelokalplanen), der potentielt kan have så enerverende konsekvenser, som oversvømmelse giver, og som der faktisk findes løsninger for (og her skal jeg nok tilføje, at jeg blev opmærksom på dilemmaet mellem regnvandshåndtering og parkeringskældrene ganske kort tid efter, at jeg selv havde fået oversømmet min kælder i regnskyllet 2011. Og derfor kan jeg nok ikke se mig fri af et farvet syn på sagen, der muligvis ikke ville have været så eksplicit tilbage i 2007, hvor trafikmøderne fandt sted).

Prioriteringen af henholdsvis parkering eller regnvandsafledning er ikke kun et spørgsmål om, hvorvidt vi vil have en tør kælder eller en parkeringsplads til vores bil. Det er derimod et eksempel på mødet mellem to infrastrukturer, der bygger på hvert deres regime, standarder og beslutninger, og som i deres funktion kan begrænse hinanden – det der er infrastruktur for nogle, er en begrænsning for andre, som vi så tidligere (Lampland & Star 2009). Ved at se nærmere på diskussionen af denne prioritering optrevles infrastrukturen overfor hinanden – mere eller mindre direkte. Og her kommer parkeringskælderen, som bygger på et bilregimes infrastruktur, frem som en urokkelig vinder i denne sammenhæng. Jeg vil her fremhæve elementer af infrastrukturens styrkekampe.

Parkeringspladsen er en del af bilinfrastrukturen, som er bygget op omkring normer og standarder for, hvor bredde veje er, hvor bredde bilerne er og så videre. Det er ganske enkelt disse normer og standarder, der gør infrastrukturen mulig (Bowker & Star 1996). Bilinfrastrukturer er også med til at forme andre infrastrukturer – fx er cykelinfrastrukturen helt afhængig af, hvordan bilinfrastrukturen udfoldes, fordi transportmidlerne deler det samme vejareal – ligesom bilinfrastrukturen er formet af andre infrastrukturer, som vi så i situationsanalysen med rednings- og renovationskøretøjer, der er med til at dimensionere vejenes bredde. Samtidig er infrastrukturen over tid også med til at forme og måske ligefrem standardisere maskiner og mennesker – hvornår er det myldretid, hvordan er lyskrydsene installeret?

Det der engang var formålet med udviklingen af en infrastruktur, kan efterhånden synke ind i infrastrukturen. Hvor bilinfrastrukturen engang handlede om at skabe mobilitet mellem byer (først og fremmest), handler det nu om, at man ikke kan have byer uden. Nogle af de diskurser jeg er stødt på – ingen by uden biler, parkeringssøgende trafik er ubæredygtigt – er gennem etableringen af bilinfrastrukturen (som jo altså ikke er sket én gang for alle, men er blevet til som forsteninger over mange år) blevet til nærmest ufravigelig sandheder – lige så stabile som selve infrastrukturen, og lige så svære at udfordre.

Star beskriver hvordan disse sandheders beskaffenhed efterhånden skubbes i baggrunden og bliver adskilt fra de omstændigheder, de er opstået ud af – og de usikkerheder der i øvrigt måtte knytte sig hertil (1999). Det handler måske ikke om, at bilen er en nødvendighed, men det er måden vi har opbygget og prioriteret forskellige infrastrukturer på, som gør at andre mobilitetspraksisser ikke er mulige. Et historisk blik på vores bosætningsmønstre tegner et tydeligt billede af, hvordan bilinfrakstrukturen har muliggjort mere spredning i bebyggelse (urban sprawl fænomenet som jeg beskrev i kapitel 2), men hvordan denne spredning også nødvendiggør infrastrukturen – for at vende tilbage til den dualitet, der er mellem individer og strukturer. Der er skabt en form for gensidig afhængighed, hvor bilen nødvendiggør måden, vi bygger byer på (og landområder for den sags skyld), og hvor måden vi bygger på nødvendiggør bilen. Men ved at blive ved med at knytte sig til disse sandheder uden at adressere deres beskaffenhed, bliver løsningen det samme middel, som problemet er gjort af. Når Carlsberg argumenterer for, at de har gjort hvad de kunne for at finde en løsning på problemet, og det altså ikke *er* muligt at lave regnvandshåndtering, når der også skal være parkering. Det argument bunder i infrastrukturens stabilitet og bindinger, og her er bilinfrakstrukturen regnvandsinfrastrukturen overlegen.

Bilinfrakstrukturen er knyttet til forskellige praksisser – eller det er ligefrem grundlaget for praksisser. Hvis vi fjernede alle biler fra København i morgen, vil mange praksisser bryde sammen. Hvordan skal vi hente børn i børnehaven? Hvordan skal vi levere varer til butikkerne? Muligheden for at køre bil – som ydes af infrastrukturen – er med til at forme beslutninger om, hvordan vi sætter vores liv sammen. Det betyder, at vi fx ikke behøver at bo lige der, hvor vi arbejder, eller vi har mulighed for at besøge svigermor eller tage i IKEA, når vi vil. Og parkering er allerede en udfordring i København, og mange bilister er utroligt bevidste om det problematiske i ikke at kunne parkere. Det er et konkret problem for den enkelte bilist.

Til gengæld beslutter vi ikke, om vi skal bo i Varde eller København ud fra hvilken regnvandshåndtering, der findes i byen. Det er ikke en infrastruktur, der åbenlyst knytter sig til bestemte praksisser, som gør os afhængige på samme måde som bilinfrakstrukturen. Altså lige ind til den bryder ned. I 2011 kan vi snakke om, at infrastrukturen for vand for alvor blev synlig – kloakkerne bukkede under efter skybruddet (Ruhleder & Star 1996). Et problem der ikke var særlig stort ellers på det tidspunkt i København. I den optik, giver det god mening, at Carlsberg ser regnvandshåndteringen som en del af de øvrige 'usynlige' infrastrukturer, som Københavns Kommune ellers håndterer.

Når parkeringskælderene vælges over regnvandshåndteringen, så er det en materialisering af ikke bare beslutningen om parkering, men fysisk møde mellem to infrastrukturer, der bygger på forskellige regimer med forskellige styrke – det er i og for sig en ulige kamp, hvor bilinfrakstrukturen er så stivnet og solidt forankret i vores praksisser, og på det tidspunkt

kendte vi ikke til, hvor meget det kunne få indflydelse på vores øvrige praksisser, hvis regnvandshåndteringen brød ned. En beslutning der måske havde set anderledes ud, hvis den var taget senere? Det bekræfter en vigtig pointe i praksisteorien fra Wittgenstein, nemlig at alting er kontingent, alting kunne have været anderledes.

Når parkeringskældrene til gengæld bliver bygget – i stedet for regnvandshåndteringen – er også det med til at stabilisere bilinfrastrukturen endnu mere og gøre den endnu mere robust overfor forandringer. Hvor busstrafik og cykelstier nemmere kan omrokes er parkeringskældrene, der én gang for alle.

Bilparkering er del af en solid (bil-)infrastruktur, som er en indlejret del af vores hverdagspraksisser i modsætning til regnvandshåndteringen, der ikke spiller samme fremtrædende rolle. Det giver en ulige kamp mellem de to infrastrukturer.

Spørgsmålet er om beslutningen om at prioritere bilparkering over regnvandshåndteringen, ville have set anderledes ud, hvis den var taget efter skybruddet i 2011?

(IV) BÆREDYGTIGHEDSCERTIFICERING, BRANDING OG BORGERE

I dette sidste nedslagpunkt vil jeg opsamle nogle af de eksempler, som har været centrale i min empiri, men som ikke har været ekspliciteret tydeligt i de forløbende tre nedslagpunkter. Dermed springes den tilnærmede kronologi i disse punkter, da jeg her vil komme med eksempler på tværs af tid og rum.

I analysen har jeg løbende reflekteret over empirien i lyset af afhandlingens problemfelt – bæredygtig, mobilitet og byplanlægning. Og netop disse punkter, eller faglige domæner, kommer i spil, da Carlsberg Byen bliver bæredygtighedscertificeret med DGNB, hvor de opnår en sølvmedalje. Jeg vil i dette nedslagpunkt se nærmere på DGNB, og også hvordan certificeringen bliver brugt som en del af områdets branding. Brandingen leder mig til analysens sidste eksempel, hvor jeg vil se nærmere på borgerne.

DGNB – en bæredygtighedscertificering

I maj 2013 modtog Carlsberg Byen en sølvmedalje i det tysk/danske certificeringssystem for bæredygtighed, DGNB. DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) er et tysk bæredygtighedscertificeringssystem, som på foranledning af Miljøministeriet og herunder Naturstyrelsen, kom til Danmark i 2012, hvor den blandt andre mulige ordninger blev peget på af en samlet byggebranche som en fremtidig bæredygtighedscertificeringsordning.

Ordningen varetages af non-profit-organisationen Danish Green Building Council (DK-GBC). Certificeringen kan foretages fra bygningsniveau, til masterplaner og færdige bydele. DK-GBCs mål er at forbedre bæredygtigheden gennem et fælles målbart certificeringssystem. DGNB for bydele er i skrivende stund ved at blive tilpasset danske forhold. Carlsberg Byens certificering var dermed en del af et pilotprojekt.

“Vi skal jo have fundet ud af, hvor bæredygtige vi er”

I praksis vurderes et byområde i detaljer ud fra 45 kriterier, hvis indbyrdes afhængighed også kan påvirke resultaterne. Kriterierne strækker sig fra det konkrete i forhold til eksempelvis valg af byggematerialer og til det bredere som eksempelvis cykelforhold. Afhængigt af i hvor høj grad (ud fra en procentsats) et projekt opfylder DGNB-standarderne, kan det tildeles i bronze, sølv eller guld (eller ingenting for den sags skyld). En præ-certificering som Carlsberg

Byens holder 5 år , mens en endelig certificering kan opnås når 75 % af det samlede byggeri er opført.

Carlsberg Byen bliver en del af DGNB-certificeringen, for det første for at få et papir på, hvor bæredygtige planerne er: ”Det er jo igen rent kommercielt. Der er ingen tvivl om, at man skal have et svar på, hvad man gør for at være bæredygtige. Og vi kan også sige, når vi nu gør så meget, hvorfor så ikke få det bedste svar som muligt? Så det er jo dét, det handler om” (interview med udviklingschef, Carlsberg). Og så er det en fordel, at DGNB stadig er nyt i Danmark:

”Vi har jo så også fået et godt tilbud! Og det ved jeg også, at der er nogle af kollegaerne i branchen, der har benyttet sig af, og så være first-movers og sige, jamen så får man mere ud af det, og det tror jeg faktisk er noget andet, som vi har været heldige med her på stedet, det er, at fordi vi ligesom har været på forkant med tingene [...] Når jeg siger vi har fået et godt tilbud, så handler det jo også om, at det der sker, er at når der så begynder at være en ny standard på vej, så er der nogen der skal bruge nogle eksempelprojekter, og fordi det er en god case så er der mange, der gerne vil lave det første eksempel her. Og så kan rådgiverne altså give en attraktiv pris” (interview med udviklingschef, Carlsberg).

På grund af tidspunktet for præ-certificeringen er det ikke muligt at foretage egentlige froandringer i planerne eller beslutningerne. Rammelokalplanen var vedtaget, så DGNB-certificeringen var en vurdering af allerede vedtagne beslutninger: ”Og det kunne vi jo også se med DGNB, altså der var jo nogle af tingene, hvor løbet var lidt kørt. Og vi kan ikke lave store bassiner til opsamling af regnvand og sådan noget, fordi der er parkeringskældre under det hele. Det er ikke plads til de der ting.” (interview med projektleder, Carlsberg)

Carlsberg Byen vinder sølvmedaljen – især fordi de scorer højt på den sociale bæredygtighed. Selve certificeringen kræver at en medarbejder uddannes som auditor og derefter udarbejder berregningerne og vurderingerne, der herefter godkendes af DK-GBC.

Bæredygtig branding

Certificeringen er en omkostningsfuld affære. Det har kostet dyrt især i timeforbrug, og spørgsmålet er, om man kan se det give et økonomisk afkast, eller om det ifølge projektleder og auditor er rent ’goodwill’ :

”...vi ved faktisk ikke, hvad vi får ud af det. Det er jo ikke sådan, at vi kan sige: laver vi det her, så betyder det 100 kr. ekstra pr. kvadratmeter eller sådan noget. Det kan man bare ikke, vel!” (interview)



Fordi Nordhavn og alle mulige andre steder, de er jo også bæredygtige – altså det er jo det nye sort!”

(interview med projektleder, Carlsberg)

Derfor handler certificeringen i første omgang om branding. I Carlsberg har kommunikationsafdelingen forberedt sig på certificeringen, så de er klar med pressemeddelelser, så snart nyheden er i hus:

”Og det gjorde jo faktisk, at Nordhavn som egentlig scorede guld og Aarhus som også fik sølv og Næstved og Horsens, de blev faktisk slet ikke omtalt, haha. Det var faktisk stort set kun Carlsberg Byen, der blev nævnt! Og vi har jo ikke engang fået den bedste placering, så det var sådan lidt spøjst. Men det gav altså rigtig meget pote, at vi havde nogle historier, der var linet op. Vi var simpelthen klar. Så det har vi fået rigtig meget positiv feedback på fra folk, der synes: det lyder spændende” (interview med projektleder, Carlsberg)

Mens branding er en positiv gevinst, så er bæredygtigheden i sig selv mere tvivlsom, for kommer det til at koste mere for slutbrugeren?

”Jeg tænker at slutbrugere, hvis du har en eller anden, der er ude og søge bolig, så tænker jeg, at det ikke er noget, man går specielt meget op i, og man går måske slet ikke op i det – eller det gør man måske netop – hvis det bliver en fordyrelse. Altså hvis det gør, at byggeriet i sidste ende, hvis du vil bo i noget, der er certificeret, at så bliver det dyrere. Så tror jeg, det kan blive et problem.” (ibid.)

Derfor er det heller ikke på nuværende tidspunkt planer om at følge op på præ-certificering med de følgende niveauer af DGNB, der kan føre til en fuldstændig certificering af det færdige område:

”...men én ting er – jeg siger ikke, at vi ikke vil være bæredygtige, det bliver der jo seriøst arbejdet på, at vi skal være – men vi ved jo også godt, at der er nogle udfordringer med det. Og vi ved jo også godt, hvis man netop tager næste fase, så har man jo lovet noget, og det skal man så leve op til. Altså så løfter man lige overlæggeren! Det er jo hele tiden sådan, den kører, ikk’? Og vi har lavet en masse hensigtserklæringer og sådan noget, og altså... jeg ved ikke, om det er sådan man tænker, men så tænker man, hvis man nu ikke kan indfri det i det næste, og man så ender med at få bronze eller hvad. Eller ingen ting... Det vil jo være sådan lidt, det vil være et tab [...] Og at man så bliver målt på det i næste omgang, og det så viser sig: det kan godt være, at I troede, I var så gode, men nu, prøv lige at se her. Det er jo ikke specielt godt.” (interview)

DGNB kan på den måde nærmest resultere i dårlig branding, hvis Carlsberg ikke formår at leve op til de hensigtserklæringer, som præ-certificeringen er baseret på. Og hvad betyder det for incitamentet for at fortsætte med certificeringen, hvis formålet er branding (og herigennem en bedre forretning)? Igen efterlader det Carlsberg med større risiko for fiasko end chance for gevinst. Risikoen kan bestå i at blive bundet til løsninger, som ikke nødvendigvis er i tråd med målsætningen om at skabe en god forretning – hvis hensigterne viser sig at være mere



”Vi har en ambition om at flytte på grænser og om at være på forkant bæredygtighedsmæssigt, men vi kaster os ikke ud i eksperimenter”

(Carlsberg, dialogmøde
23.01.2008)

omkostningsfulde at implementere eller alternativt, som projektleder i Carlsberg omtaler, at få en dårligere omtale ved ikke at kunne leve op til præ-certificeringen.

Samtidig finder jeg ud af, at materialet der ligger til grund for sølvmedaljen er baseret på Entasis' input til rammelokalplanen: "... altså der er mange af de der ting, som er skrevet i de her brune bøger [Entasis' input], dem har vi jo også taget med i det der DGNB fordi... altså der jo så ikke nogen andre, der har tænkt noget andet, og så har man så selvfølgelig taget afsæt i det" (interview med projektleder, Carlsberg)

Certificeringen er altså dels baseret på de løsninger, som er på det tidspunkt og som indgår som kriterier i DGNB, som fx regnvandshåndtering og parkeringsnorm (hvor jeg forventede, at rammelokalplanens lavere norm ville betyde en højere score, men det viste sig at være omvendt – altså at en høj parkeringsnorm resulterer i en højere score. Her skal det tilføjes, at DGNB-systemet stadig på pågældende tidspunkt var tilpasset tyske standarder, men i skrivende stund er ved at blive omsat til danske forhold). Rammelokalplanen har på det tidspunkt været gældende i over tre år, mens Entasis' input ligger fire år tilbage. Flere af de elementer som DGNB baseres på i forhold til at vurdere bæredygtigheden, er altså tilsyneladende ikke indskrevet i rammelokalplanen.

Dialog

Carlsberg har gennem projektforløbet (og forud for) haft løbende kontakt med interessenter og naboer. Allerede i situationsanalysen pegede jeg på denne kontakt, primært med borgerne, først og fremmest handler om, for Carlsberg, at skabe dialog. Jeg vil her se på først udstillingen og dialogmøderne, som forskellige eksempler på de muligheder borgere og interessenter har (og har haft) for at få indflydelse eller komme i dialog omkring Carlsberg Byen.

Udstilling og medejerskab

Alle konkurrenceforslag til idékonkurrencen bliver efter indsendelsen og inden dommerbedømmelsen udstillet for offentligheden ud fra et ønske om, at "... der skabes medejerskab til den nye bydel Carlsberg hos så mange som muligt" (dommerbedømmelse). Det er en måde at formidle til de kommende brugere af bydelen, hvilke muligheder der har været, og hvad valgene for bydelen er baseret på. En del af udstillingen består også af forslag og idéer udviklet af børn, unge og voksne som resultatet af en parallel konkurrence.

Dialogmøder og ”fake demokrati”

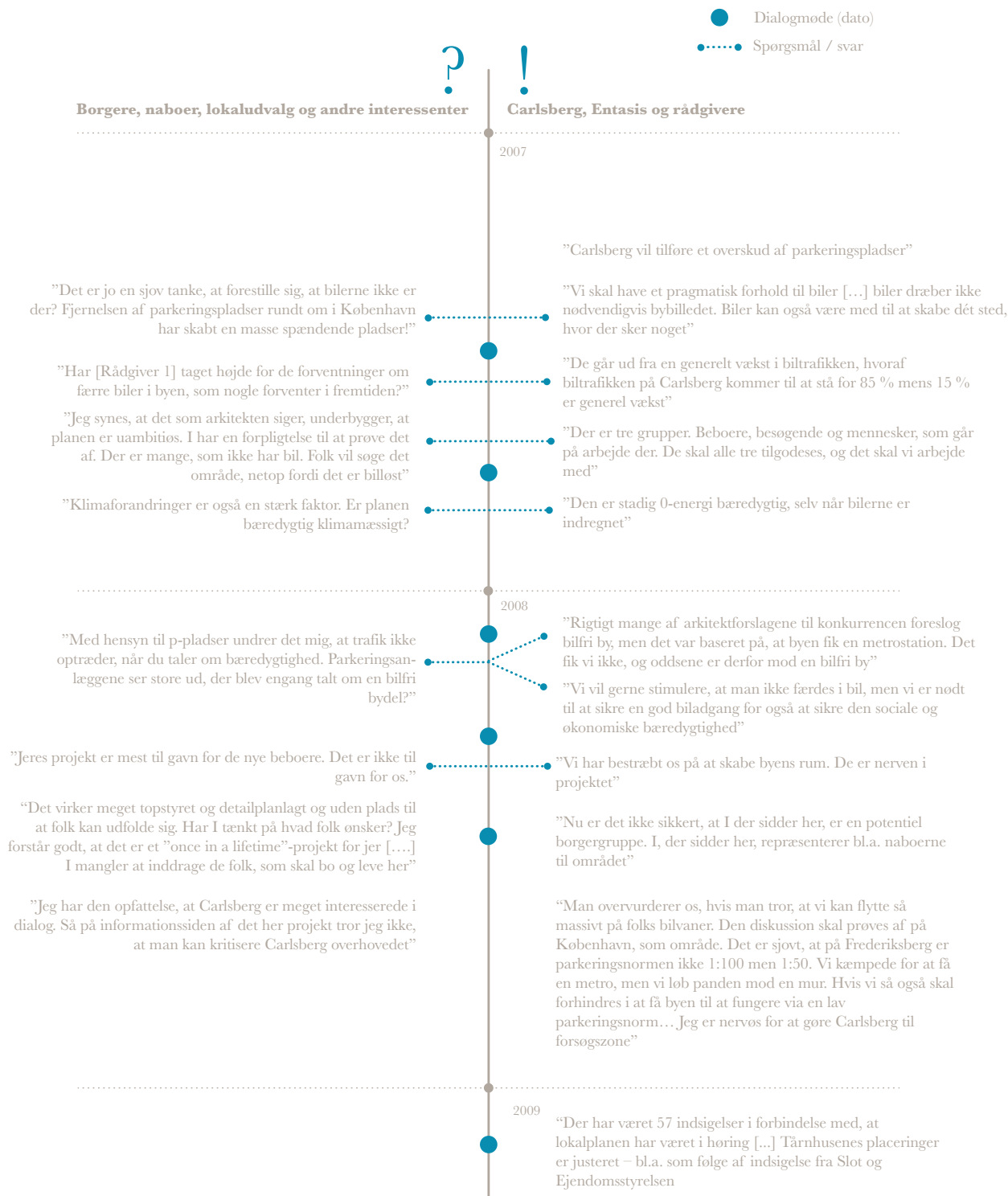
Udover høringerne, som er borgere og interessenters muligheder for at komme med indvendinger til (ramme-)lokalplaner, så kan borgerne og interessenter komme i dialog med Carlsberg (og øvrige involverede) gennem dialogmøder, der omkring udviklingen af rammelokalplanen bliver afholdt omtrent en gang i kvartalet – dog med længere og længere afstand, da projektet ligger i dvale, som vi så før. Der deltager mellem 20 og 80 mennesker på møderne, hvor også lokale foreninger (for fx Humlebyen) og lokaludvalgene fra de omkringliggende områder optræder. Kendetegnet ved deltagelsen er, at der i høj grad deltager naboer til området (som jeg beskrev i et tidligere analyseafsnit). En embedsmand fra Center for byudvikling opsummerer borgerinddragelse kort og præcist sådan her: ”det handler jo om naboer, sådan er det altid” (interview).

Jeg har gennemgået referaterne fra alle dialogmøderne for at få et billede af dialogmødernes karakter. Referaterne fortæller i sig selv ikke så meget om den indflydelse, borgerne og interessenter har haft gennem dialogen. Det kan være svært at spore, men dialogen fortæller i stedet noget om de rationaler som Carlsberg, Entasis m.fl. argumenterer med, når de besvarer spørgsmål. I det følgende har jeg fremhævet nogle af de dialoger, der omhandler de for afhandlingen centrale spørgsmål om parkering, bæredygtighed og så videre.

Som analysen indtil nu viser, har Carlsberg på forhånd en klar linje i forhold til parkering:

”...parkering det er noget, som der bliver mangel på, der bliver en efterspørgsel. Så man kan sige, at med den mavefornemmelse arbejder vi ud fra at prøve at skaffe så mange parkeringspladser som muligt, for dels tilgodeser det de mennesker og brugere, der er i området, dels tror vi også, der er et marked for dem på et tidspunkt” (interview med direktør i Carlsberg).

Til højre har jeg samlet et udsnit af den dialog, som har fundet sted. Nu giver dette udsnit af dialogerne ikke et helstøbt billede – citaterne er udvalgt af mig på baggrund af den interesse og motivation, jeg har, hvilket jo er tilfældet gennem hele afhandlingen. Men selvom det helstøbte billede er svært at gengive, kan de udvalgte citater stadig fortælle noget om rationalerne som ligger til grund for svarende. Jeg hæfter mig ved, at flere deltagere spørger omkring den bilfri by, og hvordan mange af de tiltænkte løsninger ikke nødvendigvis er i overensstemmelse med denne tanke – altså netop den problemstilling jeg undersøger.



Jeg finder her, at der er tre argumenter som Carlsberg (og de øvrige involverede parter) bruger til at retfærdiggøre og argumentere for den indlejrede modsætning i vision og løsning. For det første handler det om, at metrostationen ikke bliver til, som jeg også er stødt på flere gange gennem projektet. Dernæst er det et spørgsmål om at tilgodese, dem der tænkes at bruge bydelen, og derfor er adgang med bil en nødvendighed – også et argument der bliver brugt gentagende gange. Til sidst understreger Carlsberg og de involverede parter, at de lægger vægt på bæredygtigheden, men ikke kan løbe risikoen ved at være frontrunner. At ændre folks vaner er med andre ord ikke et ansvar, de påtager sig – bæredygtighed handler i stedet om at gøre det bedst muligt ud fra de givne forudsætninger, også selvom det betyder at forudsætningerne ikke ændres.

Med disse rationaler (eller rationaliseringer) kan deltagerenes kritik nedtones. En embedsmand fra Center for bydesign beskriver det sådan her:

”Så sidder vi der og gnider lidt olie på vandende og forklarer, hvordan og hvorledes. Og så lytter vi selvfølgelig, men jeg synes ikke, det er dem, der præger det [...] Det er jo mere, om man lægger noget til høring så sent eller så færdigt, at Carlsberg allerede har nået at bestille byggematerialerne og det ville være et stort problem at lave det om” (interview)

Hun understreger netop en pointe, som Carlsbergs direktør kom med tidligere, nemlig at der er vægt på dialogen mere end indflydelsen i kontakten med borgerne:

”Det er jo lidt blandede følelser, man har over, om det er ’fake demokrati’, eller om der er reel demokrati, for der sker jo rigtig mange beslutninger internt mellem os og bygherren. Og politikerne i øvrigt” (interview med embedsmand, Center for bydesign).

En anden ting jeg hæfter mig ved, er at de konfrontationer, som jeg erfarer i andre sammenhænge mellem fx Entasis og Carlsberg ikke er eksplicite i de sammenhænge, hvor borgerne er involveret. Ud fra referaterne fremstår parterne støttende overfor hinanden og enige, mens de betændte punkter nedtones. I et referat fra 27. maj 2008 (et par måneder efter indleveringen af input til rammelokalplanen) bemærker direktøren af Entasis, at han er ”... benovet over, at der ikke er blevet flyttet mange kommaer i forhold til Entasis’ oplæg”. Altså fuldstændig modsat den opfattelse som kendetegner nogle af konfrontationerne bag kulissen.

Delkonklusioner – nedslagspunkt IV

I dette fjerde og sidste nedslagspunkt har jeg gennemgået, hvordan bæredygtigheds-certificeringen DGNB har givet Carlsberg mulighed for dels at få en officiel vurdering af Carlsberg Byens bæredygtigheds-’niveau’ og derigennem dels også kunne bruge sølvmedaljen

og blåstemplingen som et led i brandingen af området. Jeg vil i denne opsummering se nærmere på, hvordan et certificeringssystem som DGNB kan spille ind på, hvordan bæredygtighed tænkes og gøres i Carlsberg-projektet.

Afsnittets andet emne har handlet om en anden del af brandingen, nemlig involvering af borgere og interessenter. Carlsberg har i sammenligning med andre projekter haft et usædvanlig højt niveau af kontakt med borgere og interessenter. Jeg vil i dette afsnit se nærmere på den rolle borgerne og interessenterne har i den sammenhæng – er de borgere eller forbrugere?

DGNB-certificeringen taler samme sprog som bygherrer

Som analysen indtil nu har vist, er bæredygtighed en bred, nærmest elastisk betegnelse, der i visioner og planer lever nådigt på ords taknemmelighed; det er nemt at kalde noget bæredygtigt. Til gengæld er det sværere at handle i forhold til det.

I forhold til denne afhandlings problemstilling, hvor jeg undersøger vejen fra vision til realitet, er det nærmest en umulig opgave at sammenligne, hvorvidt bæredygtigheden er blevet fastholdt gennem forløbet, eftersom udgangspunkt ikke er entydigt og ej heller leverer realiteterne nødvendigvis målbare mål, der skal kunne afgøre det. Flyvbjerg peger i sin Aalborg-case på netop samme problematik: en før-efter-sammenligning er umulig, og det kendetegner ifølge Flyvbjerg det store flertal af projekter og aktiviteter i infrastrukturplanlægning (1991:265). Først og fremmest, hævder Flyvbjerg, er der så mange frem-og-tilbage-bevægelser i sådanne projekter, som umuliggør en egentlig sammenligning af før (visionen) med efter (realiteten) – for hvad er det egentlig, man måler effekten af, når 'før' sammenlignes med 'efter', spørger han (ibid.:266).

Her kan DGNB være et værktøj som en form for monitorering af denne udvikling. Den gør elementer af byudviklingen målbare i forhold til bæredygtighed og prøver derigennem også at operationalisere 'de tre ben' af bæredygtigheden ud fra en instrumentel rationalistisk tilgang ved at opfylde krav, som vi har udbredt i samfundet i dag: kvantificering og effektmåling. Den klassiske trebenede model har fået meget kritik, fordi den er så svær at operationalisere. I mange år har vi bare haft en håndfuld greb, som vi har spredt ud og brugt, hvor det var muligt – måske mest af alt varetaget af nogle ildsjæle som har engageret sig (fx i Agenda 21). Man har forsøgt ud fra det, der har været til rådighed.

Vi så i et tidligere analyseafsnit, at arbejdet med bæredygtighed i Carlsbergprojektet også har handlet meget om de tre ben. Som i mange andre projekter (både inden for denne branche og andre) handler den trebenede model om at kunne kategorisere forskellige dele af en pågældende løsning ud fra økonomi, miljø og det sociale. Men uden at denne kategorisering

nødvendigvis fordrer hensyn kategorierne i mellem og uden, at det nødvendigvis giver anledning til at se på de dele af løsningen, som måske ikke er bæredygtig (ud fra disse kategorier), ligesom at fx miljømæssigt ubæredygtige løsninger kan retfærdiggøres ved fx at være økonomisk bæredygtige (hvor denne økonomiske bæredygtighed sagtens kan være en legitimering af forretningen og ikke nødvendigvis i et samfundsmæssigt henseende).

Der har indtil nu kun været få eksempler på branchespecifikke bæredygtighedsordninger (fx LEED og BREEAM som operationaliserer og certificerer bæredygtighed på bygningsniveau og her har også DGNB lavet bygningscertificering). DGNB for bydele introducerer en (omfattende) konceptualisering af bæredygtighedsforståelsen i forhold til bæredygtig byudvikling ud fra nogle af de samme målsætninger og værdier, der er i bygherrepraksissen – nemlig ved ud fra et fokus på bæredygtighed at skabe merværdi for bygherren. Samtidig passer DGNB-ordningen godt ind i de praksisser, som er præget af en instrumentel rationalistisk tilgang, som fx bygherrepraksissen, ved at gøre bæredygtigheden til noget målbart, der skal opvejes og sammenlignes i forhold til det, man ønsker at opnå.

Gennem auditorordningen, hvor det er én af Carlsbergs egne ansatte, der er ansvarlig for at udarbejde selve materialet til certificeringen, bliver DGNB en del af bygherrepraksissen og ikke kun relateret til praksissen. Ordningen fordrer på den måde, at handlinger i bygherrepraksissen bliver evalueret ud fra parametre angivet i certificeringen, og gennem auditoruddannelsen bidrager ordningen med nye kompetencer til praksissen.

På den anden side har DGNB-ordningen i Carlsberg tilfælde, måske ikke som sådan forandret praksissen, idet den har været benyttet til at måle på allerede eksisterende materialer og beslutninger, og selvom det har tilføjet ekstra opgaver er det ikke noget, der har hindret de eksisterende. Det bliver forstærket, når eller hvis Carlsberg vælger ikke at gå videre systemet. På den måde kan kompetencerne opnået gennem auditoruddannelsen og gennemførslen af certificeringen hurtigt forsvinde igen uden for alvor at blive en del af bygherrepraksissens konfiguration. At den samlede byggebranche har peget på netop DGNB som en certificeringsordning, der skal udbrede i en dansk sammenhæng, taler dog for, at kompetencerne bliver integreret i bygherrepraksissen (som overordnet praksisbundet) ved både at bidrage til meningselementer (en målsætning om at alt byggeri skal certificeres på sigt) og til materialiteten ved dels at have konkrete medaljer, der gør det muligt at sammenligne forskellige projekter, og dels ved at certificeringen kan være med til at ændre de lovpligtige standarder i byggebranchen.

Der hvor DGNB-ordningen kommer i modvind er til gengæld det manglede konkrete afkast – hvor de kvalitative elementer af den bæredygtige byudvikling bliver målbare med DGNB, så kan DGNB's effekt på projektet ud fra bygherrepraksissen målsætninger om at gøre en god forretning ikke gøres målbare på samme måde.

På den måde kan certificeringsordningen muligvis på sigt bidrage til en forandring af bygherrepraksissen (både den konkrete empiriske praksis og praksisbundtet), hvis den i fremtidige projekter introduceres tidligere, så den får potentiale for forandring af praksissens handlinger, men den får ikke en afgørende betydning i Carlsbergprojektet. En embedsmand fra Center for trafik vurderer det således: ”Carlsberg har været meget meget svære at bringe ind på en bane, som er bedre end det man skal. Simpelthen” (interview).

Spørgsmålet er, hvad der er tilbage, som kan gøre praksissens handlinger mere bæredygtige, hvis det ikke må kompromittere målsætningen om en god forretning?

DGNB-ordningen bygger på en instrumentel rationalistisk tilgang, hvor både kvantitative og kvalitative aspekter kan måles og sammenlignes, og er dermed en konkret operationalisering af samme bæredygtighedsforståelse – den trebenede model – som er udbredt i Carlsbergprojektet.

Selvom DGNB bygger på at kunne skabe merværdi for bygherren, er det svært at omsætte indsatsen til et konkret afkast.

Auditøruddannelsen betyder, at bygherren får tilført nye kompetencer i forhold til at arbejde med bæredygtighed, men ved at basere præ-certificeringen på allerede eksisterende materialer, gør denne ikke nogen umiddelbar forskel for beslutninger taget i Carlsbergprojektet.

Dialog eller inddragelse?

I et tidligere afsnit har jeg været inde på, hvordan der er mere vægt på dialog end inddragelse – ikke mindst i forhold til naboerne, der er påvirket af projektet, men også har muligheden for at sætte en kæp i hjulet på projektet (da jeg lavede feltstudier hos Carlsberg, foregik der en verserende sag mellem Carlsberg og forskellige naboer, som ikke ønskede nogle eksisterende bygninger nedrevet, og der krævede det undersøgt af forskellige kulturinstanser. En sag der trak nedrivningen og projektet i langdrag, selvom Carlsberg fik sin vilje i sidste ende).

Der er i litteraturen forskellige overbevisninger om borgernes rolle og hensigter med deltagelse, hvor der på den ene side er den kollaborative planlægning, som beskriver borgerne

som engagerede, kompetente samfundsborgere, der forventes at udvise gensidig tolerance og respekt i dialoger samt arbejde ud fra et fælles bedste, hvor der i den mere magtorienterede litteratur – som fx Flyvbjerg – er modsat, og her antager man, at folk deltager på baggrund af særinteresser, og at de vil agere strategisk for at fremme disse (Agger 2005:237). Det er ikke entydigt, hvordan dette forholder sig i Carlsbergprojektet. Men de mest aktive har bl.a. været naboerne repræsenteret gennem fx Vesterbro og Valby Lokaludvalg og Humlebyen, der hver især har konkrete interesser for Carlsbergprojektet. Det interessante i denne afhandling er måske heller ikke, hvordan borgerne rent faktisk agerer i forhold til hinanden, men mere hvordan de opfattes. Mange møder har handlet om højhuse – det er dét emne, som hovedparten af møderne, høringssvar, indsigelser og så videre, har omhandlet. Og som jo igen handler om naboerne (der er bange for genererende vind- og skyggeforhold). Det har faktisk resulteret i, at planen for tårnhusene er blevet modificeret (dog primært som et resultat af en indsigelse fra Slot- og Ejendomsstyrelsen, men også flytning af to tårnhuse for at forbedre skyggeforholdene i Humlebyen).

Kontakten til borgere og interessenter er i Carlsbergprojektet meget stor sammenlignet med lignende projekter, men dækker mest over naboer, der er bange for, at Carlsberg Byen vil forårsage gener.

Kontakten til borgere og interessenter handler først og fremmest om at skabe dialog og informere om Carlsbergprojektet, mere end det handler om inddragelse og indflydelse.

Praksisserne handler på et grundlag, de alle er enige om

Gennem analyseafsnittet har jeg redegjort for, hvordan praksisserne involveret i Carlsbergprojektet adskiller sig fra hinanden ved at være konfigureret forskelligt – og dermed har forskellige målsætninger, rationaler, tilgange og måder at rationalisere på. Disse forskelle har betydet, at beslutningerne, der skal tages for at omsætte visionen om bæredygtighed til realitet, har budt på konfrontationer og kompromitterede løsninger. Men til dialogmøderne forekommer disse kampe at være undertrykt.

På det punkt bliver den fælles målsætning klar: alle involverede praksisser har en interesse i at Carlsbergprojektet gennemføres. Så selvom der er stor uenighed på mange punkter, så er det en uenighed, der eksisterer på et grundlag, de er enige om, altså at projektet skal gennemføres. Til dialogmøderne er det den enighed, der dominerer, for ellers vil kampene tages fokus fra deres fælles interesse om at gennemføre projektet.

Selvom ingen får sin vilje fuldstændigt, selvom projektet er et resultat af forhandlinger og forskellige måder at forstå og oversætte visionen om bæredygtighed på, selvom løsninger bliver kompromitterede og er afgjort af andre målsætninger, end de der relaterer sig til visionen, så arbejder alle aktører frem på samme mål: Carlsberg Byen skal gennemføres.

OPSAMLING PÅ ANALYSEN

De fire nedslagspunkter har fra forskellige vinkler og med forskellige udgangspunkter i empirien givet et indblik i hvordan visioner i byudviklingsprojekter bliver til realitet. Jeg har i denne opsamling på analysen valgt at præsentere konklusionerne, som jeg har draget løbende, ud fra problemfeltets tre domæner: byplanlægning, bæredygtighed og mobilitet. Denne opsamlings konklusioner danner udgangspunktet for afhandlingens afsluttende diskussion som præsenteres i næste kapitel.

Byplanlægning

- Carlsberg Byen er baseret på en åben idékonkurrence med det formål at inddrage tværfaglige perspektiver på, hvordan visionen om bæredygtighed kan omsættes til realitet. Men konkurrencen afholdes på mange punkter som en traditionel arkitektkonkurrence og fører ikke til radikal eller tværfaglig nytænkning.
- Inddragelse af forskellige fagligheder i bearbejdning af vinderforslaget sikrer et tværfagligt udgangspunkt, men faglighederne vægter forskelligt – trafik- og parkeringsberegninger m.m. der kan omsættes til økonomi vejer tungere end kvalitative forhold såsom træers betydning for byrummet. Dog er vægten på netop byrummet generelt meget stor i forhold til andre byudviklingsprojekter.
- Vægten på byrummet og byrumskvaliteter er med til at presse dagsordenen for biltrafik, så den bliver mindre synlig.
- Tæt-by-konceptet fastholdes i høj grad gennem projektet. Alle involverede parter har en interesse i den tætte by og ved at fastholde konceptet udfordres rationaler indirekte på fx mobilitetsområdet og tvinger alternativ tænkning, som underjordisk parkering.

Københavns Kommunes afdelinger arbejder ud fra fx overordnede strategier og visioner, men de forskellige faglige enheder tolker og handler forskelligt i forhold til visionerne. De er heller ikke nødvendigvis indbyrdes enige, hvilket betyder at Carlsberg har lettere ved at få trumfet ønsker igennem hos nogle parter frem for andre.

Carlsberg har som bygherre flest muligheder (sammenlignet med de øvrige involverede) for at fremme ønsker og synspunkter; gennem bl.a. presse, brug af eksterne rådgivere og muligheden for at gå direkte til den politiske top.

Afgørende beslutninger, som bestemmelse af den endelige parkeringsnorm, tages i lukkede rum mellem bygherre og den politiske top uden offentlig tilgængelighed eller inddragelse af fagpersoner.

Hensynet (fra Københavns Kommune) til at nogle bygherrer ikke skal have væsentligt ringere vilkår end andre (ved fx at kræve meget lav parkeringsnorm) gør at kravene til Carlsberg ikke er strammere end for andre bydele eller byudviklingsprojekter. Der skaber dermed heller ikke en egentlig forandring af måden at lave byudviklingsprojekter på.

Alle involverede parter arbejder på en grundlæggende enighed om, at Carlsbergprojektet skal realiseres, og er derfor villige til kompromis ligesom ingen reelt har et ønske om at stikke et kæp i hjulet på projektet.

Borgere og interessenter har i høj grad været dialog med Carlsberg gennem projektet med dialogmøder, information, involveringsaktiviteter og udstillinger. Carlsberg Byens placering og Carlsbergs omfattende midlertidige aktiviteter og brug af området har øget kendskabet og tilknytningen til området.

Det har primært været naboer, baseret på deres egeninteresser (frygt for tårnhusenes skygge- og vindforhold og frygt for øget trafik), der har haft indflydelse på området. Hensynet til naboer har været stort fra Carlsbergs side fordi de dels kan sætte en kæp i hjulet på projektet (ved at forsinke det) og dels har deres interesse i en høj parkeringsnorm kunne styrke Carlsberg interesser.

Der er ikke noget kendskab til potentielle fremtidige beboere eller brugere af Carlsberg Byen.

Bæredygtighed

- Den 'trebenede' bæredygtighedsforståelse med inddragelse af økonomiske, sociale og miljømæssige aspekter er dominerende i Carlsbergprojektet.
- Bæredygtighedsbegrebets elasticitet giver plads til at visionen for Carlsberg Byen kan tolkes på mange forskellige måder, og er derfor ikke nødvendigvis afgørende for de situerede handlinger. Disse er i stedet betinget af de involveredes vanlige praksisser og fører dermed ikke nødvendigvis til bæredygtige forandringer. Bæredygtighed er dermed ikke eksplicit repræsenteret af aktører uden andre egeninteresser.
- Bæredygtighedsbegrebet tilpasses (ofte retrospektivt) beslutninger og ikke nødvendigvis med indbyrdes sammenhæng mellem de tre ben: hvis parkering ikke kan anses for at være miljømæssigt bæredygtigt, så er det i stedet økonomisk bæredygtigt (for fx bygherren) og dermed acceptabelt.
- Bæredygtighedsbegrebet anvendes elastisk i forhold til skala og er dermed relativt: Carlsberg Byen er bæredygtig uanset hvad, fordi projektet er i en bymæssig kontekst og ikke på landet.
- DGNB-bæredygtighedscertificeringen operationaliserer den 'trebenede' bæredygtighedsforståelse ud fra en instrumentel rationalistisk tilgang, der på mange måder passer ind i den traditionelle bygherres arbejde. Men ordningen fører ikke til mærkbar forandring i Carlsbergprojektet fordi præ-certificeringen foretages efter de beslutninger, der er taget og fordi gevinsten ved ordningen er uklar (mest egnet til branding). En opfølgende certificering er derfor ikke aktuel på nuværende tidspunkt.
- Fordi Carlsberg opererer på markedsvilkår, er målsætningen om at lave en (god) forretning afgørende – også i de endelige beslutninger. Bæredygtighed er kun vigtigt såfremt det bidrager til forretningen.

Mobilitet

- Parkeringsnormen bliver tillagt forskellige betydninger i forhold til om en høj eller lav norm er bæredygtig: For nogle er en lav norm et styringsinstrument til at reducere biltrafik og er dermed bæredygtig. Andre anser det som ubæredygtigt fordi den lave norm sgenererer parkeringssøgende trafik eller øget biltrafik i omkringliggende områder. Andre igen anser det for ubæredygtigt, hvis ikke der er adgang til Carlsberg Byen med bil. Diskussionen foregår på et grundlag de forskellige parter ikke er enige om.
- Diskurser om bilens betydning for byen (fx at 'bilen er kommet for at blive' og 'ingen by uden biler') er udbredt blandt alle involverede aktører og er med til at legitimere beslutninger, der kan være kompromitterende for visionen om bæredygtighed.
- Mobilitet handler om adgang for alle transportmidler og dermed om 'trafikhåndteringen' mere end det handler om alternative mobilitetsformer.
- Det er svært at udfordre parkeringsnormen fordi den er en del af en ekstremt stabil og næsten låst bilinfrastruktur, der rækker langt udover de synlige elementer af infrastrukturen og ind i menneskers hverdag og forestillinger, også for de som er involveret i beslutningerne. Ingen øvrige mobilitetspraksisser og infrastrukturer kan reelt udfordre bilinfrastrukturen ud fra de givne præmisser i Carlsberg Byen (heller ikke regnvandshåndteringen).
- Carlsberg har mere at tabe end at vinde på restriktive bestemmelser og arbejder på at få så vide rammer inden for rammelokalplanen som muligt.

Analysen viser, hvordan realiseringen af Carlsberg Byens visioner ikke er hverken lineær eller entydig. Byudviklingen er sammenstykket af en række forskellige praksisser, der arbejder for at gennemføre Carlsbergprojektet, men gør det med forskellige målsætninger og tilgange. Visionen om bæredygtighed er billedet på en ønsket fremtid, der forudsætter en forandring af de praksisser, som realiserer den. Men visionen har i sig selv ingen transformerende effekt. I stedet for at forandre praksisserne, bliver den tilpasset praksisserne. Bæredygtighed begynder derfor at handle om efterrationalisering: har de forskellige løsninger elementer, der kan kategoriseres som enten miljømæssige, økonomiske eller sociale?

Når det er muligt at efterrationalisere løsninger på denne måde, kan det have den slagside, at bæredygtighedsbegrebet legitimerer kompromitterende løsninger i stedet for at sætte rammer op for løsningerne. Det er således accepteret at lave løsninger, som genererer mere biltrafik,

fordi det ud fra et forretningsmæssigt perspektiv kan antages at være økonomisk bæredygtigt. Også selvom det har negative sociale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser for de mennesker, der ikke er del af Carlsberg Byen.

Problemet ligger ikke i viljen hos de enkelte aktører, men i de praksisser, de er en del af, og den måde projektet er sammensat på. Carlsberg er ikke i en position til at lave løsninger, der sætter forretningen over styr i forsøget på at opnå tvivlsomme bæredygtige gevinster. Københavns Kommune repræsenterer mange forskellige praksisser, hvor faglighederne og målsætningerne ikke nødvendigvis er indbyrdes synkroniseret i forhold til kommunens overordnede målsætninger. Praksisserne med- og modarbejder hinanden, men i sidste ende tages afgørende beslutninger i lukkede rum med den politiske top. Heller ikke her er der råd til at satse ensidigt på løsninger, der er mere radikale, end at der fortsat opretholdes en god relation til Carlsberg.

Gennem projektet er det forskellige faglige praksisser, som dominerer. I de indledende faser er det især arkitektfagligheden, som er i spil, mens denne trumfes af forretnings- og ingeniørfaglige praksisser, efterhånden som implementeringen nærmer sig. Beregninger og prognoser for især biltrafikken er stærke argumenter for løsninger, der laves på bekostning af andre idéer og tiltag, som ikke så nemt lader sig omsætte til kvalitative og økonomiske enheder.

Der er mange hensyn, der skal tages i praksisserne og mellem praksisserne, og her er bæredygtighed blot et element, der underordnes andre målsætninger.

5

Bygherrerne ved godt, at det efterhånden bliver efterspurgt at deres nye bydel er bæredygtig... eller bliver opfattet som bæredygtig

“

(embedsmand, Københavns Kommune)

Carlsberg

DISKUSSION

AFSLUTTENDE DISKUSSION

I dette kapitel vil jeg diskutere analysens konklusioner i et bredere perspektiv i forhold til problemformuleringen og altså diskutere, hvorfor det er så svært at omsætte visioner til realitet, selv når de gode intentioner er til stede. Denne diskussion runder jeg af med at se, hvor Carlsbergprojektet faktisk har medført det, jeg betegner som 'bæredygtige forskelle' – med andre ord, hvor har projektet ført til forandringer af de eksisterende og ubæredygtige praksisser og infrastrukturer? Til sidst vil jeg perspektivere afhandlingens problemformulering ved at reflektere over potentialer for byudviklingsprojekters bidrag til den bæredygtige omstilling i et fremadrettet perspektiv.

Første del af diskussionen har jeg struktureret ud fra problemfeltets tre faglige domæner, bæredygtighed, byplanlægning og mobilitet.

Bæredygtighed

Bæredygtighedsbegrebet er en udfordring at arbejde med, både i byudviklingen og som forskningsemne. For på den ene side er jeg som forsker drevet af en normativitet og motivation for at bidrage til en bæredygtig omstilling, og jeg ser byudviklingsprojekter have et potentiale for at bidrage til denne omstilling. På den anden side har det meget lidt mening at evaluere et byudviklingsprojekts 'bæredygtighed', hvis vi ikke forstår, hvordan bæredygtighedsbegrebet fortolkes og forvaltes forskelligt af de mennesker, som arbejder med det. Og vi kan ikke forandre denne fortolkning og forvaltning uden bedre at forstå baggrunden for dem.

Hvis vi bliver bedre til at forstå det, bliver vi måske også bedre til at forstå, hvad det er for rationaler og dynamikker, der holder de myter i live, som er den måske største hindring for den bæredygtige omstilling.

Fluffy visioner: problemet med den 'trebenede' model for bæredygtighed

Bæredygtighed bruges i dag ofte som et helhedsorienteret begreb ud fra idéen om den 'trebenede' model, der dækker over på miljømæssige, sociale og økonomiske aspekter. Idéen er fastholdt og gennemført ikke bare i Carlsbergprojektet, men også i mange andre sammenhænge og på tværs af brancher.

Men hvor denne tænkning har til formål at sikre en bred forståelse af vores fælles bedste både nu og på lang sigt, ser begrebet ud til efterhånden at have fået den akkurat modsatte effekt; nemlig en legitimering af et selektivt fokus på bæredygtighed.

Efterhånden som bæredygtighedstænkningen er blevet mere politisk korrekt end hippiekontroversiel, er spektret af forståelser også blevet udvidet. Økonomi, miljø og det sociale er ikke længere nødvendigvis billedet på en treenighed, men måske i højere grad tre separate kasser, hvor revl og krat kan fyldes i. Bæredygtighed anno 2014 er blevet så bred en kategori, at den udmærker sig ved nærmest at være selvmodsigende. Selv rejseselskaber, som er en del af en af de allermest mest forurenende branche i verden, arbejder med bæredygtighed – et dansk rejseselskab proklamerer fx på deres hjemmeside, at ”bæredygtig udvikling” er deres ”ledestjerne” (www.spies.dk). Og modebranchen begynder at føre såkaldt bæredygtige kollektioner med økologisk bomuld og naturfarver, men uden antræk til at nedsætte det enorme forbrug, branchen er en del af.

Bæredygtighed anno 2014 handler om, at så længe der er elementer af det, vi gør, der kan få en social, miljømæssig eller økonomisk overskrift, så er det bæredygtigt. Og dur den ene overskrift ikke, så gør den anden. Hvis ikke det er miljømæssigt bæredygtigt at planlægge for en øget biltrafik, så er det enten socialt bæredygtigt (ved ikke at udelukke bilisterne fra bestemte steder) eller økonomisk bæredygtigt (det er mere sikkert for forretningen at planlægge for bilerne, end ved at udelukke dem). Og om ikke andet er det bæredygtigt relativt set – man kunne jo altid have gjort noget, der var mindre bæredygtigt.

Med så fleksibelt et begreb, behøver bæredygtighed heller ikke kompromittere vores livsstil eller rationaler. Der er ingen, der sætter spørgsmålstegn ved, at den økonomiske bæredygtighed ikke længere handler om det fælles bedste, men derimod om en god forretning for fx bygherren. Og når den gode forretning lige pludselig i sig selv er en del af bæredygtigheden, hvad betyder det så for det fælles bedste?

En vision om bæredygtighed i det 21. århundrede er dybest set en politisk korrekt vision om ingenting. Her er det ikke kun Carlsbergprojektet, det handler om, men generelt for byudvikling på tværs af forskellige brancher. Det er blevet nærmest kontroversielt ikke at ville bæredygtigheden, så det handler om at finde måder at kunne redegøre for, at visionen er opfyldt. En embedsmand i Københavns Kommune fortalte i et interview, hvordan fluffy målsætninger nogle gange er en nødvendighed:

”Så sætter vi jo målsætningen, så man ikke helt præcist kan sætte en finger på, om vi nåede det eller ej [...] Der er ingen, der tør lægge hovedet på blokken og sige ”det kan vi nå” [...] Vi stiller fluffy mål, for så kan vi nå dem, og fejre det” (interview).

Den fluffy forståelse og en legitimering gennem en konsensus om den 'helhedsorienterede' bæredygtighedsforståelse, gør det til gengæld svært at navigere i forhold til visionen – den bliver utroligt vag og får sjældent indflydelse på hverken handlinger eller mål. Resultatet kan tværtimod ende med at undergrave hensigten ved, at de bæredygtige løsninger kommer hånd i hånd med de ubæredygtige i det, jeg kalder pose-og-sæk-løsninger. Det er nemmere at blive enige om, at ingen på papiret skal give afkald på noget, og konsekvenserne kommer først senere, hvor vi kan sige, at vi gjorde, hvad vi kunne ved at tilføje bæredygtige løsninger såsom cykelstier og kollektiv transport. I den optik er det svært at afgøre, om visioner om bæredygtighed overhovedet er med til at gøre bæredygtig forskel. Så længe det er muligt at gøre, som vi altid har gjort, udfordrer bæredygtighedsbegrebet ikke de rationaler, som ligger til grund for den nuværende og ubæredygtige situation. Det fører med andre ord ikke til nye og bæredygtige praksisser og infrastrukture, men vedligeholder – og derigennem styrker – de etablerede ubæredygtige praksisser og infrastrukturer.

Bæredygtighed i den forstand risikerer blot at blive et tilvalg, som ikke betyder andet, end at vi kan fortsætte med at gøre det, vi gør nu, måske med en anden bil eller nogle andre pærer i vores lamper. Vi vil have udvikling, men ikke forandring. Og de kompromitterende aspekter ved bæredygtighed, skjules i efterhånden mere og mere kommercielt acceptable formuleringer af bæredygtighed, som noget der handler om at skabe en god (sund) forretning.

Det behøver ikke at betyde, at der alene er dårlige intentioner og skumle hensigter bag fx byudviklingsprojekter. Der ligger i formuleringen af Carlsberg Byens bæredygtighedsvision et solidt fundament af gode intentioner! Problemet ligger ikke nødvendigvis her, men mere i udfordringen med, hvordan intentionerne omsættes. Der lå således også gode intentioner til grund for Ørestaden, hvor målsætningen var at skabe et godt byliv og i Køge Bugt, som ville skabe stationsnære centre i forlængelse af København.

Spørgsmålet er, om man ud fra den eksisterende måde at lave byudvikling på, kan forvente af en bygherre at gå det skridt ekstra? De har alt andet lige en forretning at tage hensyn til, og mange elementer af den bæredygtige omstilling er ikke – og kan ikke lægges – i bygherrens hænder. Carlsberg kan heller ikke se sig fri af bydelens omkringliggende omstændigheder, men hvordan skaber man forandringer samtidig med, at man planlægger forhold til eksisterende omstændigheder?

Bæredygtighed kræver en forandring i mindset for de, som er involveret i byudviklingen, men det kræver i endnu højere grad en forandring af de måder, byudviklingen konceptualiseres og bedrives på.

Byplanlægning

Byplanlægning er efterhånden accepteret som en samfundsforandrende aktivitet, og må som samfundsforandrende aktivitet også forandre sig *med* samfundet. Både min analyse og litteraturen peger på, at byplanlægning ikke længere er en fagspecifik profession, som den rationelle planlægning har haft patent på tidligere. Byplanlægning i dag er mere netværksorienteret og tværfagligt, men forestillingen om planen og planlægningen dominerer stadig som den, vi alle relaterer til og arbejder ud fra. Samtidig tages afgørende beslutninger i lukkede rum og ud fra de involveredes egne forestillinger og interesser, og uden det nødvendigvis er klart, hvordan disse beslutninger relaterer sig til vision eller plan.

I afhandlingens analyse ser vi, hvordan byudviklingsprojekternes forventede transformerende effekt mindskes, efterhånden som visionerne oversættes gennem planer til implementering og bliver en realitet i sidste ende. Jeg vil i dette afsnit diskutere, hvordan den måde byplanlægningen foregår på i dag, kan have en konserverende effekt, og hvordan den netværksstyrede byplanlægning er med til at usynliggøre afgørende beslutninger.

Konserverende byplanlægning

Vi har brug for planer til at prioritere indsatser i byplanlægningen og til at skitsere og for et øjeblik fikse mulige fremtider (Hillier 2007). Men er dette fokus på planer og visioner måske også med til at binde os fast til en mere rationalistisk tilgang til byplanlægningen?

I analysen fandt jeg, at når jeg spurgte mine informanter om, hvordan Carlsberg Byen skulle blive bæredygtig, så handlede det ofte om, at det var *visionen*, at Carlsberg Byen var bæredygtig. Men visionen om bæredygtighed er i sig selv ikke afgørende i forhold til realiseringen af den – den foregår nemlig i de praksisser, som ikke nødvendigvis er determineret af visionen. Planerne der er udviklet gennem Carlsbergprojektet er udtryk for, hvordan det er praksisserne, der guider de situerede handlinger snarere end visionen om bæredygtighed. Det er ikke visionen, der forandrer praksisserne i sig selv. Den måde byplanlægning i dag, Carlsberg Byen er ingen undtagelse, er sammensat på, er med til at konservere de praksisser og infrastrukturer, som det er hensigten at forandre. Forandringen forventes her at ske inden for rammerne af de strukturer, som har været med til at skabe eller opretholde den nuværende situation. Her dominerer byplanlægningens mekanismer og de stærke praksistraditioner.

Netværksstyringens involvering af både offentlige og private aktører sikrer på papiret, at flere interesser involveret og tager afstand til byplanlægningen som alene en fagteknisk disciplin. Men det siger samtidig heller ikke noget om, hvilke interesser, der så er repræsenteret, eller hvordan forandring skal finde sted inden for de involverede praksisser.

I realiseringen af vinderforslaget gøres der i Carlsbergprojektet ihærdige forsøg på at samle tværfaglige grupper, men der er et generelt problem med at snakke på tværs af faglighederne, og det tværfaglige undermineres til tider. Især ser jeg i analysen, hvordan teknisk funderet argumentation, gennem fx beregninger og tekniske analyser, vejer tungere end den mere diffuse og u håndgribelige argumentation om fx 'magiske byrum' eller beplantning. Trafikken især kan kobles på denne teknisk saglige argumentation, der på en nærmest ufravigelig måde trumfer fx arkitektfaglige idéer.

Det er det samme, der sker i Ørestaden, hvor en vision om at skabe et attraktivt byliv ikke fungerer som ledesnor, men i stedet bliver omsat og forvaltet gennem situerede handlinger, der er styret af de i praksisserne allerede dominerende forestillinger og måder at gøre ting på. Der var på det tidspunkt massiv dokumentation for, at et shoppingcenter i Fields' kaliber ville være undergravende for bylivet, men de muligheder for investering, der var med centret, endte med at veje tungere, end den elastiske vision om byliv.

Det betyder ikke, at der i Carlsbergprojektet ikke har været forsøgt nye tilgange til byplanlægningen – ikke mindst den fri idékonkurrence, hvis hensigt var netop at løsrive sig fra den klassiske arkitektkonkurrence og i stedet invitere nye fagligheder ind. Men konkurrencen henvender sig først og fremmest til arkitekter og bliver gennemført ud fra præmisser, der kan genkendes fra den traditionelle arkitektkonkurrence; fagdommerne var arkitekter, på forhånd bliver arkitektfirmaer inviteret til at deltage, materialet der skal indleveres er med fokus på det visuelle og ikke de lange udredninger og så videre. Det er igen en tolkning af visionen, som er formuleret, og ikke en uddybning af hvordan visionerne skal blive til realitet. Konkurrencen i sig selv formår ikke at bidrage med radikal nytænkning i forhold til, hvordan byplanlægning skal bidrage til bæredygtig omstilling.

Alle kæmper ud fra en fælles vision, men med forskellige midler og interesser (i at gøre som de plejer). Spørgsmålet er, om det er muligt at skabe bæredygtig omstilling, hvis praksisserne og strukturerne, hvor omstillingen skal formes, blot bliver reproduceret i deres nuværende form? Det betyder ikke stilstand i situationen, for praksisserne, strukturerne, omstændighederne forandrer sig hele tiden. Men det betyder en forandring, der kan være konserverende for de elementer, der ønskes forandret.

De usynlige beslutninger

Én af konsekvenserne ved netværksstyringen som kendetegner byplanlægningen i dag er, at beslutninger ikke på samme måde som tidligere underlægges hierarkiske beslutningsprocedurer, hvor 'byplanlæggeren' var tillagt særlig fagteknisk status som den, der kan omsætte politikker til realiteter. Netværksstyringen har gjort byplanlægningen mere fragmenteret og multicentreret

(Sehested 2003) og på tværs af offentlige niveauer (ikke kun planafdelingen) og byens aktører. Den er i den forstand blevet mere helhedsorienteret.

En anden konsekvens er, at når beslutningerne frigøres fra de formelle institutioner og beslutningsprocedurer, bliver de i stedet taget i lukkede rum – uden repræsentation af forskellige fagligheder og uden adgang for andre end de særligt indviede. I følge Sehested ligger der idealistiske styringspræmisser til grund for netværksstyringen, hvor fælles forståelse og konsensus og ligeværdighed styrer, men at dette er svært at opnå i praksis, og konflikter heller ikke altid kan løses gennem konsensus (2003b).

Vi er derfor nødt til at spørge, hvilke (eller hvis) interesser der egentlig bliver tilgodeset i dette rum? Hvordan legitimeres resultaterne af (for)handling i dette rum? Der indgår ikke-demokratisk valgte mennesker i netværket ligeværdigt med folkevalgte, og de får en offentlig legitimitet og ansvar, som det ikke er sikkert, at den bredere befolkning accepterer (ibid.). Og hvis interesser beskyttes, når Københavns Kommune må vælge mellem på den ene side at leve op til egne strategier og visioner (fx en parkeringsnorm på 1 plads pr. 200 m²), og på den anden side svært kan give bygherren dårligere vilkår end andre? Gaardmand og Sehested kritiserer denne tilgang, hvor det er den politiske elite og toppen af byens erhvervsliv, der styrer ud fra egeninteresser, som har tendens til at medføre en såkaldt 'dual city' (hvor de rige får det bedre og de fattige dårligere) (Gaardmand 1996, Sehested 2003a). Hvordan sikres borgernes interesser og det fælles bedste i dette rum?

Carlsberg har i stort omfang forsøgt at involvere borgere og interessenter gennem forskellige kontaktformer, men har grundlæggende ikke formået egentlig at finde ud af, hvad borgerne gerne vil – og hvad de er villige til i forhold til elementer af byudviklingen, der er mere eller mindre bæredygtige. Og de har måske heller ikke de nødvendige kompetencer og den nødvendige tid, det kræver at involvere sig på måder, der reelt kan medføre indflydelse og forskelle (Agger 2005). Og hvor ligger der incitamenter til at involvere sig, når beslutningerne kan klappes af i lukkede rum, der med deltagelse af det repræsentative demokrati og med bæredygtige efterrationaliseringer kan legitimere de beslutninger, som tages her?

Netværksstyringen har på den måde været med til at usynliggøre beslutninger, som har afgørende betydning for, hvordan Carlsbergprojektet, og andre byudviklingsprojekter, udvikler sig. Med den øgede netværksstyring har byplanlægningen løsrevet sig delvist fra den hierarkiske styreform, hvor de traditionelle samfundsinstitutioner styrede udviklingen. Det betyder, at byplanlægningen i højere grad end tidligere er i stand til at håndtere den differentierede og dynamiske udvikling (Sehested 2003a), men måske også at den differentierede og dynamiske udvikling er styret på baggrund af vilkår, der måske ikke tilgodeser det fælles bedste.

Mobilitet

Mobilitet har været en svær nød at knække analytisk i denne afhandling. For det første lider mobilitetsbegrebet under samme diffuse tolkning og brug, som især bæredygtighedsbegrebet lider af. Vi bruger mobilitetsbegrebet forskelligt, som regel som noget positivt. Det er vores mobilitet, der muliggør vores livsstil og også mobiliteten, der har muliggjort, at vi overhovedet kunne få denne livsstil til at begynde med. Ikke underligt er mobilitet koblet til eksisterende samfundsdogmer som økonomisk vækst og fremgang – som igen er koblet til noget, der er i alles og samfundets interesse. Men hvad betyder denne forståelse af mobilitet for, hvordan visioner i byudviklingsprojekter realiseres?

Hvorfor handler mobilitet altid om trafik?

Mobilitetsbegrebet har i min optik været overraskende lidt eksplicit i denne afhandlings empiri. I stedet søger fokuspunktet over mod ét element af mobiliteten, nemlig trafikken. Men hvorfor ikke snakke om mobilitet og lave løsninger, der handler om mobilitet i bred forstand og ikke kun om at håndtere trafikken?

Vores hverdagsliv er i høj grad bundet op på vores mobilitet, men den egentlige diskussion bliver 'blackboxet' og erstattet af trafikdiskussionen, som til forskel fra mobilitetsbegrebet er nemmere at omsætte til konkrete tal og beregninger (der ikke mindst gør det nemmere at relatere det til økonomi). Men idet mobiliteten ikke længere er omdrejningspunktet, men derimod trafikhåndteringen, vender byudviklingsprojekter som Carlsberg Byen sig fra at forandre mobiliteten (i en mere bæredygtig retning) til i stedet at finde (måske nye) måder at håndtere trafikken, og dermed fastholde de problematikker, det var hensigten at adressere.

Således sættes der ikke spørgsmålstejn ved fx den såkaldt 'generelle vækst i trafikken' og infrastrukturen dimensioneres efter denne. Det er ikke kun forbeholdt bygherrer som Carlsberg, der måske ikke vil skrive sig ind på en dagsorden om at mindske biltrafikken, men også Københavns Kommune baserer trafikanalyser på forventninger om stigninger i trafikken. dvs. Københavns Kommune ønsker en sænkning af trafikken, men arbejder samtidig ud fra en forvetning om en generel stigning på 2 % årligt. Der stilles heller ikke spørgsmålstejn ved gadenettets omfang og størrelse, fordi de skal dimensioneres efter renovations- og redningskøretøjer osv.

På den måde stabiliseres og blackboxes elementer af især biltrafikken, som har vist sig kompromitterende i forhold til den bæredygtige omstilling. Parkeringsnormen, som jeg har undersøgt bestemmelsen af i denne afhandling, er ikke bare et tal eller en mulighed for at parkere bilen, men et udtryk for de fastgroede rationaler om, at (bil)trafikken udgør mobiliteten

og bliver dermed et billede på det liv, vi ønsker at leve. Drewes og Freudendal-Pedersen peger på, at vi har en berøringsangst i forhold til bilerne. De peger på, at det skal ses i lyset af bilens kobling til vækst, udvikling og frihed og er baseret på et værdisystem, der betragter mobilitet (gennem muligheden for at køre bil) som en grundlæggende rettighed (Freudendal-Pedersen & Drewes 2012:37). Men der ligger indlejrede ambivalenser i denne grundlæggende rettighed og frihed: ”Bilen giver frihed, samtidig med at den tvinger os ind i specifikke strukturer og dermed medfører utilsigtede konsekvenser, der gør os ufrie” (Freudendal-Pedersen 2009). Det der er frihed for den enkelte (muligheden for at køre bil), kan være begrænsningen for det fælles (trængsel).

Bilens ufriheder efterlades ikke uberørt i Carlsbergprojektet. Der er åbenlyse diskussioner – og enighed – om, hvordan bilen ikke skal være dominerende i byrummet. Men det er langt fra et opgør med bilismen, som også i Carlsbergprojektet synes at være koblet på et solidt funderet værdisystem både i økonomisk og personlig forstand. I kapitel 2 beskriver jeg, hvordan transportplanlægning og byplanlægning traditionelt skilles ad. Typisk så byplanlægningen må ske på transportplanlægningens præmisser. Det sker også i Carlsberg Byen, når parkeringskældrene planlægges på bekostning af beplantning og regnvandshåndtering, og når vejene må udvides i forhold til de oprindelige visioner for at have kapacitet til at matche den forventede stigning i trafikken.

Hvorfor er det vejene, der dimensioneres efter trafikmængderne, og ikke trafikmængderne der dimensioneres efter vejene? Berøringsangsten lever stadig, selvom det er blevet helt legitimt nu at snakke om bilens negative konsekvenser for byrummet. Det sker især i Carlsberg Byen, hvor konsekvenserne bliver forstærket af byens høje tæthed.

De stædige infrastrukturer

En del af årsagen til fastholdelse af trafikplanlægningen frem for et mere helhedsorienteret fokus på mobilitet finder jeg i byens infrastrukturer. De stædige infrastrukturer der er svært foranderlige og er låst fast gennem vores praksisser – både planlægningspraksisser og hverdagspraksisser.

I analysen så jeg på, hvordan infrastrukturers relationelle natur betyder, at det der er infrastrukturer for nogle, kan være en barriere for andre. Derfor er det ikke ligegyldigt, for hvem og hvor infrastrukturer udvikles. Nogle infrastrukturer kan fastholde mennesker i praksisser, de måske gerne vil se sig fri af. Således er bilen for nogle bare det bedste mobilitetsalternativ og ved at blive ved med at køre bil og planlægge for biltrafikken, hindres samtidige alternative infrastrukturer og mobilitetspraksisser. Denne udvikling har historisk vist sig ikke at være fordrende for bæredygtige alternativer. David Owen beskriver i sin bog ”The Conundrum”,

hvordan disse gulerodsløsninger, snarere er det samme som at tro, at folk kan komme deres gæld til livs ved at lave en kassekredit (2011).

Bilinfrakstrukturen nærmest hiver energien ud af konkurrerende infrastrukturer: ”Trafikken bestemmer, hvilke af byens rum vi har adgang til, og hvordan de kan bruges. Det gælder for alle typer af infrastrukturprojekter, og de mest åbenlyse er vejene, der hver dag fyldes af et stigende antal biler, som hæmmer bløde trafikanters mulighed for at bevæge og opholde sig på dem” (Freudental-Pedersen & Drewes 2012:37). Bilerne har den paradoksale fordel, at de kræver en omfattende infrastruktur for at fungere: bilernes tilstedeværelse bliver således mejslet ind i byen gennem den massive infrastruktur på en langt mere omfattende måde end fx cykelinfrastrukturen. Denne vil derimod, med sin mere forgængelige karakter, altid være udfordret.

Spørgsmålet er, hvordan bygherrer som Carlsberg kan operere med disse stædige infrastrukturer, hvor de på den ene side må tage bæredygtige hensyn (og være med til at forandre mobiliteten), og på den anden side ikke kan afkoble sig trafikalt. Jeg er gennem projektet ofte stødt på rationaliseringer baseret på det sidstnævnte argument, nemlig at det er nødvendigt for Carlsberg at lave omfattende bilinfrakstruktur for ikke at afskære de mennesker, der har bil fra at kunne bruge Carlsberg Byen. Spørgsmålet er, om friheden for de bilister, der vil bruge Carlsberg, retfærdiggør en udbygning af infrastrukturer, som fx Gl. Køge Landevej, med alt hvad det medfører af begrænsninger.

Pose-og-sæk-løsningerne

En af de største udfordringer jeg ser for den bæredygtige omstilling er forsøget på at lave pose-og-sæk-løsninger. Løsninger, hvor alle parter i en given situation forsøges tilgodeset, men hvor dette i praksis fører til favorisering af nogle på bekostning af andre. Men det kan være svært i situationen at gennemskue og argumentere mod. Carlsberg byens underjordiske parkering er en måde at få plads til det bæredygtige, cykler, fodgængere og kollektiv transport, men uden at skulle give afkald på det, vi plejer og kender (og erfaringsmæssigt ved skaber en god forretning), nemlig bilen. Ved at grave bilerne ned kan alle behov for plads principielt tilgodeses. Og det er et stærkt, muligvis det stærkeste, argument. På den måde er det ikke op til de planlæggende aktører at bestemme, hvordan mennesker skal bevæge sig, men det er op til folk selv at gøre det, der passer dem og bidrage til den bæredygtige omstilling, som det passer dem.

Problemet er bare, at det i praksis er mindst lige så determinerende for menneskers handling og lige så begrænsende at planlægge for et frit transportmiddelvalg, som det er at planlægge selektivt. For mens det er mere end politisk korrekt at lægge vægt på de bæredygtige alternativets fremme, så er det hverken afspejlet i økonomi eller pladsforbrug. Underjordiske

kældre betyder ikke, at bilerne ikke får plads på overfladen – med 14 kældre vil der være tilkørselsveje og ramper, der kræver plads og genererer trafik med alt hvad det medfører. Og med en pris på godt og vel (og måske mere end) 500.000 kr. for én parkeringsplads er økonomien, der pumpes i at vedligeholde bilinfrastrukturen, i en helt anden liga, end fx den tohjulede eller kollektive målt på antallet af mennesker, der kan transporteres. Muligheden for pose-og-sæk-løsninger er muligheden for at opnå kompromisser i forhandlingslokalerne, men er på den måde også med til at kompromittere visionen.

Problemet i forsøget på at tage hensyn til alle transportmidler er, at hensynet i praksis ender med at være selektivt. Langs Køge Bugt skulle motorvejen fungere som et bidrag til den kollektive transport, men endte med at udsulte grundlaget for den ved at tillade parcelhusbyggeri i et omfang, der fjernede grundlaget for liv fra den oprindeligt tænkte stationsære by. Det er pose-og-sæk-løsninger, hvor vi søger at få det hele baseret på demokratiske og velmenende intentioner om ikke at skulle gå på kompromis, men hvor det praktiske resultat netop underminerer de gode intentioner.

Hvilke (bæredygtige) forskelle har Carlsbergprojektet medført?

Det har fra start ikke været hensigten at vurdere, måle eller veje, hvor bæredygtig Carlsberg Byen er og bliver. Det er heldigvis nemt at lade være med, for i min optik er det grænsende til det umulige. Det ville først og fremmest kræve en entydig definition på, hvad bæredygtighed er, og det har afhandlingen i sig selv argumenteret for er svær at finde. Jeg kunne således foretage en form for vurdering ud fra min egen normative forståelse af bæredygtighedsbegrebet, men udover at dette også er svært – for hvornår er før, og hvornår er efter? – så fortæller det heller ikke nødvendigvis noget om det, der er afhandlingens ærinde, nemlig at undersøge hvordan visioner bliver, eller ikke bliver, omsat til realitet.

Jeg har fundet indikationer på, at mange beslutninger har været konserverende for ubæredygtige praksisser og infrastrukturer. Men jeg har samtidig identificeret elementer, som rent faktisk har vist sig at have en forandrende effekt. Uanset tolkningen af bæredygtighedsbegrebet antager jeg, at en forandring er nødvendig for at skabe omstilling. Jeg fremhæver her to eksempler, som er eksempler, der har, hvis ikke brudt med, så i hvert fald udfordret nogle rationaler omkring bæredygtig byudvikling. Her kunne efter al sandsynlighed tilføjes flere eksempler, som enten gemmer sig i andre ender af projektet, end de jeg har undersøgt, eller måske som er resultatet af små subtile forandringer, der sker over tid når praksisser reproduceres.

En tæt by – og dens indirekte bindinger

Jeg pegede for et øjeblik siden på, hvordan den underjordiske parkering kan betragtes som en form for pose-og-sæk-løsning, der potentielt er kompromitterende for øvrige intentioner i Carlsberg Byen. Men samtidig er det en løsning, der differentierer sig fra andre dele af byen og andre byudviklingsprojekter (især uden for Danmarks grænser), hvor parkering stadig tildeles store dele af byens arealer. Når parkeringen graves ned i Carlsberg Byen er det et signal om, at de stillestående biler i hvert fald ikke skal tage plads fra det, der ellers kan udspille sig på overfladen af byrum og bygninger.

Men den underjordiske parkering er ikke 'bare sådan lige', for den er, som vi så før, særdeles omkostningsfuld, så det er ikke for sjov, at en bygherre med kommercielle interesser som Carlsberg vælger at grave 95 % af parkeringspladserne ned. Og spørgsmålet er, om incitamentet for at gøre det ville have været lige så stort på et areal, der ikke på samme måde som Carlsberg Byen er indskrænket i kvadratmeter uden muligheder for at overskride områdets grænser?

Jeg har bemærket, hvordan ideen om Carlsberg Byens høje tæthed er ét af de elementer, der er gået igen gennem hele Carlsbergprojektet indtil nu. Og har betydning, ikke bare for parkering, men også for andre elementer af projektet. Den tætte by får den effekt, at by- og transportplanlægning som aktiviteter 'tvinges' tættere sammen. Her er det ikke længere transportplanlægning, der dikterer byplanlægningen, men en gensidig relation. Det kan være med til at styrke praksisserne, hvor begge hensyn og fagligheder inddrages i stedet for at være praksisser, som udføres på hvert sit kontor.

DGNB – nye forventninger i byggebranchen?

Bæredygtigheds certificeringen DGNB har Carlsberg brugt som en måde at få konkret dokumentation for, *hvor* bæredygtigt projektet kan siges at være (altså ud fra den definition DGNB baseres på) og på baggrund af det fungere som et element i en markedsføringsstrategi af området. Eftersom certificeringen i Carlsbergs tilfælde er baseret på allerede udarbejdet materiale og tidligere beslutninger, har ordningen ikke i sig selv gjort betydelige forskelle for Carlsbergprojektet. Men den har vist, at der er en åbning for at certificere netop bæredygtigheden ved at gøre den operationel og tilgængelig for bygherrer.

Ordningen kan med sin instrumentelle rationalitet kritiseres for måske netop at være *for* instrumentel, som alle certificeringsordninger også kan kritiseres for, og hvor man søger at leve op til systemet i højere grad end at tage bæredygtige beslutninger. Fx øges incitamentet for at mindske parkeringsmængden sandsynligvis ikke, når meget parkering giver en bedre 'score'. Ordningen underlægges også samme kritik som naturlig kapitalisme og økologisk

modernisering, hvor bæredygtighed baseres på markedsdrevne vilkår og dermed kan have tendens til at vægte markedsgevinsten højere end det fælles gode. Det risikerer med andre ord at skabe fokus på det kortsigtede og gør det tilsvarende sværere at tænke langsigtet og globalt. Men spørgsmålet er, om det langsigtede og fælles gode hensyn kan lægges i hænderne på kommercielle interesser, eller om det kræver lovgivning? I det perspektiv kan DGNB bidrage her ved at lave en form for 'mønstereksempel', som kan være med til at fremme og stramme lovgivningen. Samtidig er DGNB blevet indført i Danmark, efter en samlet byggebranche har udpeget ordningen til at være den primære måde at certificere på. Det kan potentielt være med til at gøre ordningen udbredt og med sin internationale karakter tiltrække udenlandske investorer og dermed gøre bæredygtigheds-certificering til standard.

Spørgsmålet er om DGNB-certificeringen kan føre til (bæredygtige) forskelle på sigt. I Carlsbergs tilfælde har de svært ved at se de konkrete gevinster – giver det overhovedet effekt i en markedsføringssammenhæng? Eller kan det ligefrem have den helt modsatte effekt? I analysen fandt jeg, hvordan det er en reel bekymring hos Carlsberg, at de med præ-certificeringens sølvmedalje har skabt forventninger til projektet, de måske ikke er i stand til at opfylde og dér er risikoen for at skabe dårlig omtale mere omfattende, end den potentielle gevinst ved at fortsætte med certificeringsordningen.

DGNB kan underlægges samme kritik som andre markedsdrevne tilgange, hvor fokus på merværdi trumfer et egentlig hensyn til det fælles bedste. Men dens instrumentelle rationalitet er samtidig med til at gøre den til et reelt værktøj, der om ikke andet, så driver beslutninger i en ny retning, og dermed kan forandre (planlægnings-)praksisserne indefra.

Døren på klem til en ny måde at tænke delebiler

Rundt om i verden popper nye delebilskoncepter op med jævne mellemrum. Koncepter, der med sin tilsyneladende store succes, er konkrete eksempler på, at vi er ved at ændre vores behov for at eje materielle ting. Urry spår, hvordan en afprivatisering af biler er et bud på potentialer for forandring af automobiliteten og dens problematikker (2007). I stedet er adgangen til selve funktionen – som fx mobilitet – af langt større betydning for, hvordan vi bruger vores penge, hvor vi bosætter os osv. I situationsanalysen pegede jeg på, at undersøgelser foretaget af bl.a. Københavns Kommune af delebilernes potentialer viser, at delebiler typisk erstatter mellem 5 – 10 privatbiler, og delebiler fører til mindre bilkørsel (Københavns Kommune 2012). I Københavns Kommunes rapport spås det også, at hvis 5 % af husholdningerne i København og på Frederiksberg bliver delebilister, kan 600 delebiler erstatte 3.000 privatbiler, hvilket altså har miljømæssige gevinster, og samtidig nedsætter behovet for parkering.

Derfor har jeg i forhold til denne afhandlings fokus på netop parkering set delebiler som

særligt interessante. Men som analysen viser har diskussionen om emnet ikke bidt sig fast i Carlsbergprojektet. Og på mange måder giver det også god mening hvorfor, idet der stadig ikke findes et særligt velfungerende system i dansk kontekst, og Carlsberg ikke selv har kompetencerne til at udvikle det. Som vi så i relationsanalysen, er en af de største barrierer for delebilsordningerne det manglende kendskab. Det skyldes bl.a. at de fleste eksisterende delebilsorganisationer ikke selv har ressourcer til markant markedsføring (Letsgo 2012).

Men tiden arbejder for byudviklingen på den front, for større spillere er ved at bevæge sig ind på markedet. Som en del af mit projekts afslutning har jeg med min vejleder faciliteret kontakt mellem Carlsberg og en stor international bilproducent, der gennem deres søsterselskab har et delebilskoncept klar til implementering. Det vil dermed ikke være Carlsberg, der skulle projektere det, men derimod skulle de indgå i en form for samarbejde. Carlsberg Byen kan på den måde blive platform for at udvikle delebilskonceptet i en større kontekst, og samtidig kan ordningen gennem deres navn blive en del af Carlsbergs branding og ikke mindst være med til at generere nogle af de positive effekter, et sådan system kan have.

Ordningen kombinerer privat og erhvervsmæssigt brug, så brugen af de enkelte biler øges, mens mængden nedsættes. Samtidig giver det mulighed for at bilerne matcher det aktuelle kørselsbehov i modsætning til nu, hvor mange dimensionerer deres valg af privatbil ud fra spidsbelastninger (IKEA-turen fx). Det kan minimere parkeringsbehovet og biltrafikken uden nødvendigvis at begrænse mobiliteten.

Man kan diskutere, om sådan et system reelt udfordrer nogle af de problematikker, jeg peger på gennem afhandlingen. Sandsynligvis er der mange problematikker, der ikke imødekommes af et sådan system. Men selve konceptet spiller på de præmisser, der er sat op for de nuværende byudviklingsprojekter udviklet på markedsvilkår og kan i det perspektiv måske netop få en transformerende effekt ved at forandre praksisserne indefra. Det kan både skabe merværdi, men også medføre, at forestillinger og rationaliseringerne i forhold til hvad købere forventer af bilinfrastruktur, kan modificeres til fordel for mere plads, mindre parkering, billigere bygninger osv.

NYE TILGANGE

Som mit sidste ærinde vil jeg, på baggrund af afhandlingens resultater, pege på potentialer for fremtidige forandringer. Som det er med projekter som dette, er man sjældent mere afklaret efter projektet, end før man startede. Jeg har gennem arbejdet med denne afhandling fulgt veje og spor, der har åbnet bokse med indsigter og erkendelser. Jeg har samtidig fundet relationer og sammenhænge mellem fænomener, som har hindret de ligefremme konklusioner og universelle forklaringer. Det er ganske enkelt meget komplekst at arbejde med sociale fænomener. Men jeg lovede mig selv, da jeg startede projektet, at afslutte med en refleksion over, hvordan de konklusioner jeg er nået frem til, kan spejles i et fremtidig perspektiv på byudviklingen.

Det handler i min optik først og fremmest om at finde nye måder, at udfordre fastgroede rationaler og myter, som er med til at konservere de ubæredygtige strukturer og praksisser, vi forsøger at nedkæmpe. Det handler om, at den bæredygtige omstillings største fjender måske netop er de praksisser, som forsøger at skabe omstilling, og det handler om at acceptere, at visionens evner til at pege i en retning er mere veludviklede, end dens evner til at lede os i denne retning.

Strategien for hvordan visionen realiseres, skal derfor ikke handle om en forestillet fremtid, som er uafhængig af de praksisser, der skal lede os dertil. Strategi skal handle om, hvordan visionen indarbejdes i praksisserne og i de situerede handlinger, så forandringen indlejres på bekostning af eksisterende rationaler og myter. Jeg bruger her myter som et begreb, der ikke nødvendigvis er hverken positivt eller negativt, men som et begreb, der i sin oprindelige forstand, beskriver overleverede fortællinger. Men som ikke nødvendigvis er sande eller baseret på noget virkeligt.

Hvordan udfordrer vi fastgroede rationaler og myter?

Et aspekt, der efterhånden som analysen skred frem, blev klarere for mig, var, at den største trussel mod forandringen i en mere bæredygtig retning, det der sker, når vi gør, som vi plejer. Når visionen gennem oversættelse på oversættelse i realiseringen, ender med at blive en tilpasset del af praksissers eksisterende og dominerende rationaler, og dermed ikke formår at blive til bæredygtige handlinger. Det er det, der sker, når der i en bilfri og bæredygtig bydel planlægges for biltrafik i en form for pose-og-sæk-løsning, hvor det bæredygtige er noget, der fås som en tilføjelse til det eksisterende og ubæredygtige. Det er, når markedsrationaler dominerer beslutningerne ud fra rationaliseringer legitimeret af bæredygtighedsdagsordenen og især den

økonomiske bæredygtighed. Og det er endnu mere det, der sker, når selv markedsrationalerne går imod forestillinger og rationaler (fx at UCC ikke vil have parkering, og at folk ikke er villige til at betale det), men hvor praksissernes rationaler stædigt fastholdes som et anker for handlingerne, og hvor planlægningens myter er mere sejlivede end realiteterne. Derfor er det ikke givet, at det er i byudviklingsprojekter, at de bæredygtige forandringer tager fart. Nogle gange tværtimod.

I stedet for skubbes ansvaret for den bæredygtige omstilling over på folk selv i forventning om adfærdsændringer eller på den teknologiske innovations evne til at løse problemer. Det er ikke en tendens, der er forbeholdt bygherrer og byudviklingsprojekter, men er i lige så høj grad en tendens, der findes i mange andre aspekter af samfundets og politiske tiltag. Ét af de mest diskuterede, i tilknytning til denne afhandling, drejer sig om bilen. Der er verden over et udbredt ønske om at skabe en mere bæredygtig mobilitet ved at mindske transport baseret på fossile brændstoffer. Transportmiddelp præferencer er i mange af disse politiske tiltag forsøgt determineret ud fra faktorer og analyser, hvis formål er at forudse stigninger i fx biltrafikken (ofte uden en egentlig relation til specifikke kulturelle, geografiske eller historiske forhold (Shove et al. 2012)), og dermed udbygges infrastrukturen til at matche denne stigning. Det 'grønne', 'rigtige' valg falder i stedet tilbage på individet, og dennes personlige præferencer. Dette er symptomatisk for mange politiske tiltag, som Shove et al. betegner som havende en "overvejende adfærdsorienteret tilgang" (2012:140). Men tilgangen har sjældent effekt, og hvis den har, er det ofte uintenderet (Shove et al. 2012:145). Forandring sker sjældent som et resultat alene af udefrakommende kræfter, af teknologisk innovation, økonomiske incitamenter eller som noget man kan lære mennesker (Shove et al. 2012).

På baggrund af denne afhandling er det mit argument, at for at ændre mobilitetspraksisserne i den retning vi gerne vil, så er vi også nødt til at ændre planlægningspraksisserne. Vi kan ikke tale til folks individuelle præferencer, sætte os ind i deres måde at tænke på (hvilket i øvrigt ikke er det eneste der determinerer, hvorfor vi handler, som vi gør). I stedet handler det så netop om praksisserne, som dem, der former vores intentioner. Hvis vi identificerer intentioner alene som mentale tilstande, overser vi alt det andet, der er med til at forme vores handlinger og intentionalitet, nemlig materialitet, praktisk viden, mening og kompetencer (2012:143). Det der er anderledes her, er altså at se på adfærdsændringer som noget der sker med og i en praksis, og ikke som et resultat af personlige præferencer baseret på rationelle psykologiske eller økonomiske modeller alene (Shove et al. 2012:140). Modellen til højre viser nogle centrale forskelle i måden af se handling og forandring på gennem henholdsvis et adfærdsteoretisk og praksisteoretisk perspektiv.

	Teorier om adfærd	Praksisteorier
Grundlag for handling	Individuelle valg	Fælles, sociale konventioner
Forandringsprocesser	Kausale	Forandring sker hele tiden
Politikker	Ekstern påvirkning af de faktorer og den motivation der styrer adfærd	Indlejret i praksissystemerne som politikken forsøger at forandre
Erfaring der kan føres videre	Åbenlys og baseret på universelle love	Begrænset af historiske og kulturelle særegenheder

Kilde: Shove et al. 2012:143 (egen oversættelse)

Jeg har i denne afhandling brugt et praksisteoretisk perspektiv til at forstå og analysere sociale fænomener, som gør, at jeg (og forhåbentligt dig som læser) bedre kan begribe, hvad der sker, når visioner omsættes til realitet. Med praksisteorien kan vi forstå den sporafhængighed, som de forskellige praksisser har og kan bedre tage dem alvorligt, når vi skal pege på potentialer for forandring. Det handler både om de 'professionelle' praksisser og 'hverdags'-praksisserne. Og her er politikere, planlæggere og andre beslutningstagere involveret i byudvikling, per definition også selv en del af de mønstre, systemer og sociale arrangementer, som de gerne vil styre (Shove et al. 2012:145).

Med praksisteorien er forandring heller ikke noget, der kan forstås kausalt. Forandring sker løbende og hele tiden og de politikker der udvikles er en del af denne forandring og en del af de praksisser, der skal forandres. Det så vi også i Carlsbergprojektet, hvor aktører både er involveret i professionelle praksisser og hverdagspraksisser, der er en del af den ubæredygtige situation. Det er altså også disse praksisser som skal forandres. I den optik giver det ikke mening kun at se på individer eller på dele af praksissen. Man må nødvendigvis forstå de forskellige praksisser og deres gensidige dynamikker.

I Carlsbergprojektet (og i mange andre byudviklingsprojekter i øvrigt) er der fokus på individets mulighed for at køre bil og så ovenpå det adfærdsforandrende tiltag, der skal få folk til at vælge alternativer. Men de hensyn kan være selvmodsigende og derfor kan det være nærmest umuligt at komme feem til en parkeringsnorm, der tilgodeser dem. Måske skulle slaget ikke stå omkring parkeringsnormen. Måske skulle det i stedet handle om, havd det er for mobilitetspraksisser, der er mulige og attraktive for at imødekomme visionerne.

Drewes peger på, hvordan et vendepunkt for nutidens mobilitet er ønskerne om at forandre relationen mellem det stigende krav til mobilitet i det moderne liv og opgøret med mobiliteten som en byrde (2008). Det at køre bil rummer en ambivalens, der på den ene side er knyttet

til forestillingen om frihed, og på den anden side er blevet til en ufrihed. Ved i stedet for at se på muligheden for at køre bil alle steder, også i Carlsberg Byen, kunne man så se på en mere moderne tolkning af frihed: mobilitet uden bilafhængighed. Ved at blive ved med at prioritere biltrafikken, tages ikke hensyn til potentialet, for at folk rent faktisk gerne vil noget andet, vil gøre sig fri af bilens ufriheder, men låser dem i stedet tæt sammen. I byudviklingsprojekter med lokaliseringer som Carlsberg Byen, er der netop et stort potentiale for at tænke mobilitetspraksisserne ud fra andre præmisser end muligheden for at bruge alle transportmidler (på bekostning af hinanden og vores frihed).

Men det kræver rum til forandring af og tilrettelæggelse af planlægningsprocesserne. Jeg vil i det næste afsnit diskutere, hvordan byudviklingsprojekter i højere grad kan tilrettelægges, så hensynet til de situerede handlinger indtænkes i strategien.

En ny måde at tænke strategi på

Igennem afhandlingen har jeg kritiseret det, Suchman betegner som 'planlægningsmodellen', hvor planer opstår som repræsentationer af mentalistisk rodfæstede intentioner, og er opskrifter på efterfølgende handling kun tilpasset de ydre og måske uforudsigelige omstændigheder (2007).

Jeg har set på, hvordan vi ikke som sådan handler intenderet, men i stedet handler situeret. Vores intentioner er ikke blot mentale tilstande, der kan isoleres fra vores handlinger, men er som sagt formet af de praksisser, vi er en del af. I den optik giver visioner og planer en anden mening, end for den mere rationalistiske og kognitivistiske tilgang, som planlægningsmodellen fordrer.

I moderne byplanlægning eksisterer der en erkendelse af, at planlægningens effekter ikke kan tilrettelægges, og at meget må ske as-we-go-along. Det ser vi i byudviklingsprojekter som Carlsberg Byen, Ørestad, Nordhavnen, der strækker sig årtier ud i fremtiden på måder, som vi ikke kan forudse, og på måder som i sig selv er resultater af byudviklingen. Midt i denne komplekse uforudsigelighed læner vi os op af visioner og planer, som faste holdepunkter for den udvikling, der er ved at tage form – men på måder der alligevel tangerer den rationalistiske og kognitivistiske forståelse af planer. Intentioner illustreres i visioner og masterplaner som laves af arkitekter, og herefter oversættes og udføres af bygherrer, ingeniører og kommuner, der skal forsøge at forbinde disse intentioner med 'den virkelige verden'.

Min afhandling viser, hvordan der i denne oversættelse skabes rum for, at intentionerne, som ellers skulle bryde med de eksisterende (og ofte ubæredygtige) praksisser for at erstatte dem med nye og bæredygtige praksisser, i stedet kan tilpasses de eksisterende praksisser og rationaler.

Og altså have en nærmest paradoksal effekt. Spørgsmålet er, om det måske i virkeligheden er nødvendigt at tænke strategier for byudvikling anderledes på måder, der i højere grad end nu, tager højde for, at visionerne ikke kan determinere de situerede handlinger alene, men at det snarere er de situerede handlinger, der ud fra efterrationaliseringer determinerer, hvad visionerne i virkeligheden betød.

Jeg er her blevet inspireret af Chia og Holt, som sætter et kritisk blik på den måde, vi tænker strategier på – ikke bare i byudvikling, men på tværs af sektorer og brancher. De forklarer om den traditionelle strategitænkning, at:

”Strategy-making is typically assumed to be a deliberate, planned and purposeful activity. Conscious choice, instrumental rationality and goal-directed behaviour are supposed to underpin strategic action. Successful outcomes are attributed to the systemic carrying out of a pre-thought programme of actions while failure is, conversely, attributed to the lack of proper planning” (ix).

Strategi i den optik er noget, som er bevidst designet forud for det praktiske engagement med verdenen (Chia & Holt 2009:ix). Strategier lægger her op til at skulle være udført i velordnede omgivelser og omsættes til velovervejede løsninger af reflekterende mennesker (ibid.:26). Men, forklarer Chia og Holt, så handler vi og koordinerer vores handlinger med hinanden ofte ubevidst (’mindlessly’) og først og fremmest med det formål at opnå vores egeninteresser og tilfredsstillende umiddelbare behov (ibid.:27). I afhandlingen beskriver jeg, hvordan aktører optræder i praksisser, som er konstitueret af målsætninger, generelle og praktiske forståelser og teleoaffektive strukturer, som skaber disse egeninteresser hos aktørerne.

Egeninteresse skal ikke forstås som en selvoptagethed i forhold til ens egne egoistiske behov og mål. Egeninteressen reflekterer et empatisk behov for at være i sympati med andre i ens sociale og økonomiske relationer (Chia & Holt 2009:103). Strategier for hvordan visioner omsættes til virkelighed, er afhængige af praksisserne og de situerede handlinger. For at strategien skal have en strategisk funktion, argumenterer Chia og Holt, skal der være plads til, at strategiske prioriteter vokser gennem handlingerne i situationen – altså snarere som noget der vokser efterhånden, end noget der vedtages på forhånd: ”strategy is not so much about the act or navigation as it is about a process of *wayfinding*. We only *know as we go*” (2009:xi). Derfor handler det ikke om at fiksere planerne endnu mere for at sikre, prioriteterne er ’i orden’. Det kan tværtimod have uplanlagte og undergravende effekter.

Strategien skal i stedet acceptere, at de situerede handlinger er baseret på egeninteresser – altså på de praksisser, aktører er en del af. Hvis visionen skal have forandrende effekt, skal strategien for at realisere den være strategisk indlejret som del af disse praksisser. Det er der meget lidt rum til i den nuværende måde, byudviklingsprojekter laves på, hvor arkitektkonkurrencer er

set som det primære 'forandringsskabende' element – det er her, hvor nytænkningen forventes at skulle opstå. Men denne nytænkning er først og fremmest en illustration af visionen og et billede på den forestillede fremtid, mere end det er en strategi for, hvordan den skal udføres. Spørgsmålet om hvordan den skal udføres, efterlades som sagt til eksisterende praksisser. Konkurrencens nytænkning tilpasses dermed praksisernes eksisterende rationaler, uden der løftes mange øjenbryn – det ville være mere kontroversielt at realisere vinderforslaget for Carlsberg Byen 1:1, som foreslår minimal biltrafik, end det er at kompromittere forslaget og visionen, og i stedet planlægge for en betydelig stigning i biltrafikken. Men hvilken rolle har visioner og strategier så?

I gennem afhandlingen har jeg redegjort for, hvordan der i byudviklingen er mange forskellige praksisser involveret. Jeg har set på, hvordan de med deres forskellige interesser, målsætninger og fagligheder både opnår synergieffekter, der fremmer aktørernes mål, men også hvordan praksisserne slår sig på hinanden og skaber konfrontationer og konflikter. Afhandlingen tegner et billede af, hvordan det i disse møder praksisserne i mellem ikke er visionen, der er det afgørende. Det er derimod de måder, praksisserne 'plejer' på – plejer at handle, plejer at rationalisere og plejer at redegøre for handlinger på.

Jeg har gennem afhandlingen redegjort for, hvordan de dominerende praksisser er så stabile, at nye og mere skrøbelige forsøg på forandring fejes af bordet. Ofte er forsøgene på forandring en udfordring af de rationaler, som er solidt forankret i praksisserne, men uden at kunne tilbyde tilsvarende solide rationaler, der kan erstatte dem. Forsøgene på forandring kan reduceres til nærliggende, men naive forslag. Et forslag om at Carlsberg Byen skulle være bilfri (altså helt bilfri) er en udfordring af mange praksissers rationalefundament. For hvad sker der, hvis vi fjerner bilerne? Hvilke konsekvenser vil det få for salg af byggeri og for de omkringliggende områder? Det er vi dårligt i stand til at svare på.

Disse aktører involveret i byudviklingen navigerer i et konfliktfyldt hav, hvor dilemmaer og kompromisser er uundgåelige. Her kan gode intentioner og visioner ikke guide alene. Aktørerne falder derimod tilbage på de færdigheder og på de rationaler og målsætninger, som er indlejret i dét at være en del af en byudviklingspraksis. Derfor ser jeg en nødvendighed i ikke at fokusere på visioner og planer, som dem der skal drive forandringen. Det må alt andet lige kræve nye praksisser for, at byudviklingsprojekter skal bidrage til en bæredygtig omstilling.

På baggrund af afhandlingen ser jeg et potentiale i at videretænke den fri idékonkurrence, og i stedet lave konkurrence om, hvordan man kan samtænke byudviklingsprojektet relationelt og herigennem udnytte potentialer for bæredygtighed. Altså hvor konkurrencens mål er at lave en strategi, mere end en visualiseret fremtidsvision. Det kræver at strategier for hvordan vi kan udfordre eksisterende praksissers rationaler og myter i byplanlægningen. Jeg ser ikke visioner eller arkitektforslag alene være i stand til at udfordre dominerende rationaler og myter – arkitekternes forslag bliver udspillet af andre, ofte tekniske eller økonomiske, fagligheder

og overskygget af andre interesser. Konkurrencen skal formå at indtænke og udfordre disse fagligheder og interesser, for udfordringen, som vi står overfor, strækker sig langt ud over det arkitektfaglige domæne.

Disse andre 'konkurrencedeltagere' – eller denne nye konkurrencepraksis – skal være i stand til at identificere udfordringerne i byen, men altså også i byplanlægningspraksisserne, hvor visionerne skal realiseres. Konkurrencen skal altså ikke blot være en gentænkning af visionen, men et sted, hvor byen konceptualiseres gennem – både gennem professionelle praksisser og byens hverdagspraksisser. Konkurrencen skal fordre en bedre forståelse af hvem der skal bo i byen og hvad det betyder for mulighederne, hvordan praksisser kan tilrettelægges for at ændre adfærd og hvad det betyder for mobiliteten. En ny konkurrencepraksis skal ikke stå alene, men være udgangspunktet for at skabe forandringer i de praksisser, eller designe en ny eller flere nye planlægningspraksisser, som skal realisere visionen. Målet for konkurrencen er altså ikke som i den nuværende (arkitekt-)konkurrence at skabe et nyt billede på en visionær fremtid. Målet er skabe handlinger, der fører til en bæredygtig omstilling. Den ny planlægningspraksis, skal netop sætte spørgsmålstejn ved disse rationaler, som får lov til at fungere som ufravigelige sandheder i den nuværende byudvikling. Det handler ikke så meget om at opnå en form for korrekt tolkning af bæredygtighed, som det handler om at udfordre det ubæredygtige i praksisserne.

Behovet er der, og det samme er erkendelsen. Hvorfor skulle en bygherre med økonomiske interesser ellers overhovedet snakke om bæredygtighed? Og en kommune snakke om at blive miljømetropol? Det handler ikke om mangel på intentioner, det handler om at finde sprækkerne – disse 'opportunity spaces' som Healey kalder dem – hvor der er plads til at igangsætte forandringen. Det kan være i konkurrencer, som jeg netop har forslået. Der findes også allerede andre tiltag, der vokser i disse sprækker og mulighedsrum. Her kan DGNB-ordningen være en indikation på, at nye praksisser er på vej, hvor bæredygtighed faktisk *er* en målsætning (måske ikke for bygherren, men for DK-GBC, som forvalter ordningen og er en nonprofitorganisation).

Det leder selvsagt til en stribe af nye spørgsmål, for hvem skulle tage initiativ til sådanne nye praksisser? Hvem skulle indgå i dem? Og kræver de nye uddannelser og fagligheder? Det er fuldstændigt centrale problematikker, som jeg ikke har løst her. Men det er en opfordring til at se på processen og på praksisserne, i stedet for altid at se på visionerne. Jeg har argumenteret for, at visioner ikke skaber bæredygtige forandringer i selv, men blot bliver oversat og forvaltet i de eksisterende praksisser, som enten har været med til at skabe den ubæredygtige situation, byerne er i, eller som er med til at opretholde den. Uden forandring af praksisser bliver rationaler og handlinger konserveret, og problematikkerne vi oplever omkring ubæredygtigheden forstørret. Begrænsningerne findes i praksisserne, og det er derfor også her, at muligheden for forandring skal findes.

DISKUSSION AF DEN TEORETISKE-METODISKE RAMME

Som en sidste del af diskussionen vil jeg her kaste et par refleksioner over afhandlingens metodiske og teoretiske tilgang, som har haft afgørende betydning for projektets fremgangsmåde og ikke mindst den analyse og de konklusioner og diskussioner, jeg har kunne præsentere gennem afhandlingen.

Projektet har været en udflugt gennem forskellige teoretiske landskaber på godt og ondt. Selvom jeg fra min design- og innovationsuddannelse har været introduceret til socio-tekniske perspektiver, har jeg med min ingeniørbaggrund kæmpet mod solidt funderede rationaler som en del af de praksisser, jeg selv har befundet mig i (og stadig gør til dels) og ikke kun de, som jeg har undersøgt. Det gik måske først for alvor op for mig, da jeg ikke forstod Suchmans teori om planer og siterede handlinger. Jeg forstod (groft sagt) ikke pointen om det situerede, forstod ikke, hvordan vi kunne handle uden at tænke over det, eller hvorfor intentioner ikke kunne være mentalistiske. Det var ikke en teori, der talte til min ontologi, men derimod en grundlæggende kritik af den ontologi jeg havde. Det handler måske netop om, at jeg besad de samme rationaler, som det Suchman kritiserede – jeg læste de situerede handlinger som uforudsete hændelser på samme måde, som det gøres i planlægningsmodellen.

Jeg har befundet mig længe som en del af den verden, jeg undersøger, har endda været en del af de praksisser, jeg undersøger, og derfor er det måske heller ikke mærkeligt, at de rationaler der dominerer her, også er dominerende for mig. Jeg kunne derfor ikke, ud fra disse præmisser, disse rationaler, komme med en specielt god eller troværdig forklaring på, hvorfor vi bliver ved med at handle på måder, der konserverer de ubæredygtige strukturer. Ud fra disse præmisser ville jeg være nødt til at acceptere tingenes tilstand.

Det var, da jeg en mandag formiddag sad med en kollega på cafe og spiste en bolle med smør, at jeg begyndte at knække koden. Min kollega forklarede Heideggers hammereksempel ud fra, hvordan jeg smurte min bolle med smør – nemlig uden nødvendigvis at tænke over det, fordi jeg var absorberet i en praksis, hvor dét at smøre en bolle er en del af praksissens praktiske forståelser. Så fjernede han min kniv og jeg måtte gentænke min bollesmøringspraksis. Det fik mig til at se praksisser på en ny måde: hvad er det, vi tager for givet i praksisser, og hvad gør vi, når vi ikke længere kan udføre dem, som vi plejer? Hvordan er vores praksisser konstitueret? Hvordan forandres praksisser?

Jeg begyndte at se på Carlsbergprojektet, ikke ud fra individerne eller ud fra intentioner, visioner eller løsninger, men ud fra de praksisser, som disse individer, intentioner, visioner og

løsninger var en del af. Så begyndte jeg at se mit projekt og problemstillingen på en ny måde og ikke længere som et projekt om, hvordan man kan optimere planlægningen (gennem planer fx), men som et projekt, hvor forskellige praksisser er involveret.

Praksisteori kan som alle andre teorier til en hver tid udfordres. Jeg har selv udfordret tilgangen ligeså meget, som den har udfordret mig. Jeg så især det problematiske i at finde ud af, hvilken skala praksisteorien 'arbejder' på. I den praksisteoretiske litteratur centrerer mange af praksisforståelserne omkring de, på den ene side, meget nære ting; kropslige handlinger og mål, delmål, ideologier osv. Elementer der kan være svære at identificere, især når man som i dette projekt har med mange praksisser at gøre. På den anden side er de i den praksisteoretiske litteratur beskrevne praksisser ofte meget generelle, som fx det at køre bil – praksisser vi måske alle kan relatere til, men som ikke er særligt konkrete. Det kræver et oversættelsesarbejde til og fra empirien, der igen kræver en konstant balance mellem at være tro mod teorien og empirien på én gang.

Derfor udelukker jeg ikke, at der kunne være andre og måske mere givende måder at undersøge denne afhandlings problemstilling. Men det havde i så fald givet nogle andre resultater.

Med den praksisteoretiske tilgang har jeg kunne udnytte, at jeg havde adgang til forskellige dele af så aktuelt og spændende et projekt som Carlsberg Byen. Med muligheden for at komme helt tæt på, blev studierne nærmest etnografiske, før jeg selv var bevidst om det. Udfordringen er, at man som forsker kun får et lille udsnit af den store kompleksitet. Det havde været et andet projekt, hvis jeg havde koncentreret mine etnografiske studier til ét sted alene. Og det kunne måske give svar på nogle af de ting, jeg ikke svarer på i denne afhandling. Men det havde også været et projekt, hvor jeg måske havde haft sværere ved at belyse praksisserne fra forskellige vinkler. Derfor har den multi-sitede etnografi været afgørende for at skabe de forskellige vinkler.

Situationsanalysen kan være enormt forvirrende. Kortlægningen kan give den måske misvisende forestilling, at det komplekse bliver konkret, men var i højere grad omdrejningspunktet for en konstant diskussion mellem mig selv og empirien. Men det er også det, der er selve tilgangens styrke, for diskussionen er netop det, der giver nye perspektiver i analysen. Jeg havde sandsynligvis – Adele Clarke eller ej – lavet en eller anden form for kortlægning for at skabe overblik over situationen. Det, Clarkes tilgang til gengæld gjorde for mig, var at den hjalp med at stille spørgsmål og provokere mig til ikke at nedtone kompleksiteten, men derimod bevare den, ved i stedet at prioritere de historier, jeg ville fortælle.

Teorier om det sociale er ikke opskrifter på forandring, men nøgler til bedre at forstå det sociale og sociale fænomener. Det er ikke en skabelon, der fortæller hvad man skal gøre for at opnå bestemte ting, men en måde at 'frame' vores forståelse af verden på og en måde at

definere problemer. Jeg håber på med denne alternative teoretiske og metodiske tilgang at have bidraget til det faglige felt, som empirien skriver sig ind i – byplanlægning, bæredygtighed og mobilitet. Praksisteorien har været endnu en nød at knække, hvor jeg måtte stille mig selv grundlæggende ontologiske og epistemologiske spørgsmål. Men den har fået mig til at se verden på en anden måde. Til at forstå, hvordan den verden vi prøver at forandre, er beboet af stædige infrastrukturer og genstridige praksisser.

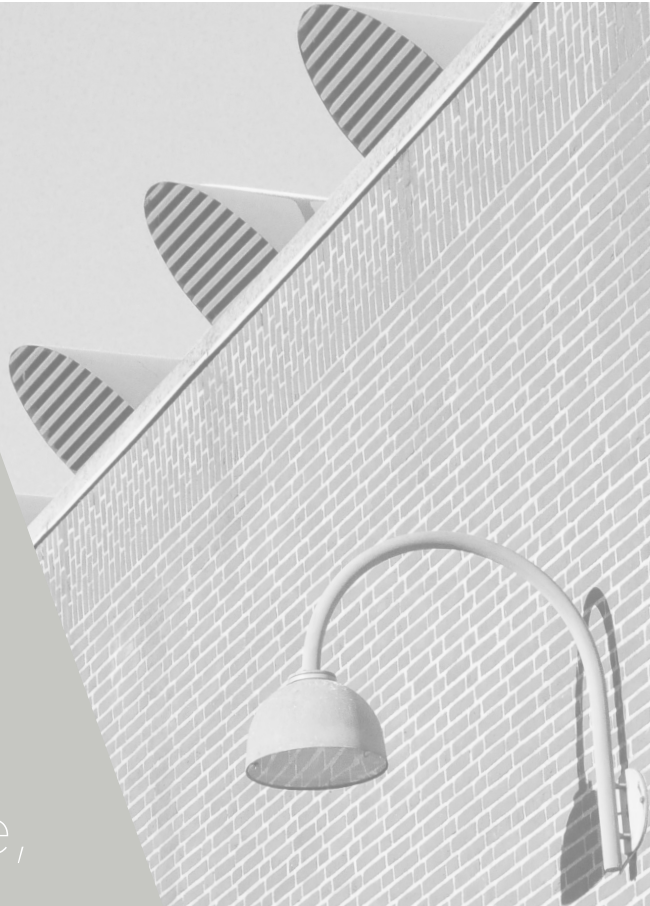
6

Altså jeg tror,
det bliver et
nødvendigt onde,
at vi skal lave alle
de her parkerings-
pladser, for ellers er
der jo ikke plads til
bilerne

“

(projektleder, Carlsberg Byen P/S)

SAMMENFATNING



SAMMENFATNING

I disse år bygges der mere by end nogensinde før. Mange mennesker søger mod byerne, der rummer jobs, uddannelse, kulturtilbud og muligheder, som synes at matche en moderne livsstil. Samtidig er byen en konstellation, der i sin nuværende form ikke er bæredygtig, og det truer fremtiden for byerne. Det er ikke længere kun politisk korrekt at arbejde med den såkaldte bæredygtige byudvikling – det er et krav og en nødvendighed. Men er gode hensigter nok til at løse de problemer, vi står overfor?

Historiens eksempler på byudvikling viser, hvordan visioner muligvis kan angive en retning, men sjældent er i stand til at lede byudviklingsprojekterne i denne retning. Realiseringen af visioner synes at ligge under for handlinger og omstændigheder, der i sidste ende kompromitterer visionen. Det har ikke været en overraskelse for mig, at der i mange byudviklingsprojekter med visioner om bæredygtighed bygges infrastruktur til biltrafikken, selvom biltrafikken samtidig er udnævnt blandt de største syndere i nutidens ubæredygtige by. Men hvorfor er det sådan, og hvorfor bliver det ved med at være sådan, når nu det er denne ubæredygtighed, vi gerne vil til livs?

Afhandlingens grundlæggende problemstilling er, at bæredygtighed først og fremmest eksisterer i byudviklingsprojekternes visioner, uden at de gode intentioner nødvendigvis bliver omsat til realitet.

Jeg har gennem afhandlingen undersøgt og analyseret elementer af, hvordan visioner realiseres i praksis. Det handler ikke om visionen i sig selv, og det handler ikke om masterplaner og gode hensigter. Men det handler om de faktiske handlinger, som er dem, der er med til at skabe byen og dermed også skabe forandringen eller konservere de strukturer, vi gerne vil væk fra. Derfor har jeg i denne afhandling netop set på handlingerne. Jeg har set på, hvad det er for dilemmaer, barrierer og udfordringer, der er med til at forme handlingerne i forhold til realisering af visionen. Hvis vi bliver bedre til at forstå dem, bliver vi også bedre til at forstå, hvor byudviklingsprojekter kan bidrage til den bæredygtige omstilling i højere grad end nu. Problemformuleringen for denne afhandling lød dermed således:

Hvordan kan vi forstå, hvad der sker mellem vision og realitet når byudviklingsprojekter realiseres og hvilke muligheder er der for at forandre byplanlægningspraksisser og bryde med eksisterende og ubæredygtige infrastrukturer i - og med - byudviklingsprojekter?

Formålet med afhandlingen har været bedre at forstå, hvordan byudviklingsprojekter kan skabe bæredygtige forskelle. Jeg har derfor været nysgerrig efter de forandringer, der sker i praksisserne, men også om eller hvornår, de bæredygtige forskelle udvandes – hvornår er det ikke længere visionen om bæredygtighed, der giver retning på handlingerne? Jeg har undersøgt, om der er skabt forskelle, som kan bæres videre i andre projekter, eller om beslutninger og forsøg på brud med eksisterende praksisser og infrastrukturer, bliver så kompromitterede, at de ikke længere gør en forskel.

Jeg har på baggrund af den overordnede problemformulering arbejdet ud fra tre forskningsspørgsmål:

1

Hvordan oversættes visioner om bæredygtighed gennem realiseringen af et byudviklingsprojekt?

2

Hvilke barrierer er der for bæredygtig omstilling i byudviklingsprojekter?

3

Hvor er der i byudviklingsprojekter muligheder for at bryde med den eksisterende og ubæredygtige konfiguration af byen?

Et praksisteoretisk studie af byudvikling

Jeg har taget udgangspunkt i Carlsberg Byen som byudviklingsprojekt. Carlsberg Byen er interessant, fordi det først og fremmest er et aktuelt projekt, der netop befinder sig i en kritisk fase, hvor visioner skal realiseres. Samtidig er Carlsbergprojektet et eksempel på et projekt, hvor bæredygtighed er den dominerende overskrift, men hvor måden projektet er sammensat på med offentlige og private aktører med forskellige interesser, afspejler en generel tendens i byplanlægning. Det er altså et projekt, hvor visionen om bæredygtighed skal realiseres inden for samme rammer, som er gældende for andre byudviklingsprojekter, der ikke nødvendigvis har bæredygtighed som vision.

Det jeg har været interesseret i, er især, hvordan bæredygtighed som begreb bliver brugt, og om det gør en forskel, hvordan byplanlægning som fællesbetegnelse for en samling praksisser er med til at konservere eller fremme forandringen, og hvordan mobilitet som fagligt domæne og hverdagspraksis rummer indlejrede modsætninger og ambivalenser, der kan illustrere dilemmaerne i forhold til bæredygtighed og byudvikling. Disse tre faglige domæner og begreber, bæredygtighed, byplanlægning og mobilitet, har dermed tilsammen udspændt det problemfelt, som min afhandling placerer sig inden for.

Tilgang

Jeg har med en praksisteoretisk tilgang forsøgt ikke at tildele enten aktør eller struktur særlig opmærksomhed, men i stedet set på det, der så at sige sker mellem aktør og struktur, nemlig praksisserne, handlingerne. Min tilgang har afsæt i et etnometodologisk tankesæt, uden at jeg dog har forholdt mig dogmatisk til de etnometodologiske principper om en mikrosociologisk fokus på handlinger alene. I stedet har jeg bevæget mig på tværs af skala, for at forstå hvordan den sociale struktur både påvirker og skabes af aktørers handlinger.

Jeg har undersøgt, hvordan praksisserne involveret i Carlsbergprojektet er konfigureret, og hvordan disse konfigurationer rummer intentioner, måder at se verden på, måder at forstå på og måder at redegøre for handlinger på. I min optik og i en praksisteoretisk optik er vi alle absorberet i praksisser, som er med til at gøre os til dem vi er, og vi handler ud fra de rationaler, som eksisterer i de praksisser, vi er en del af. På samme måde kan en undersøgelse af praksisserne give en bedre forståelse af de handlinger, vi laver og dermed et bedre udgangspunkt for at forstå og svare på afhandlingens problemformulering om, hvad der sker, der mellem vision og realitet.

Tilgangen har fordret et brud med dominerende rationaler i byplanlægningen. Byplanlægningen i dag har bevæget sig væk fra den rationelle planlægning med planlæggeren som den fagligt tekniske og næsten enerådende autoritet til en mere netværkspræget tilgang, hvor offentlige og private aktører indgår i netværk sammen. Her følger beslutninger ikke længere alene hierarkisk ordnede procedurer, men foregår i disse fragmenterede og decentraliserede rum. Alligevel eksisterer der stadig et levn fra tidligere tiders planlægning som den rationelle planlægning, hvor visionen angiver den ønskede fremtid og planlægning handler om at afsøge og finde de bedste alternativer for at opnå denne fremtid. Byudviklingsprojekter er bygget omkring fælles visioner og planer, som vi bliver enige om, og som bliver godkendt og vedtaget af det repræsentative demokrati. Men den faktiske udførsel er ikke determineret af disse visioner og planer, men derimod af de situerede handlinger, som udføres i de involverede praksisser.

Min tilgang har dermed været at udfordre forestillingen om planlægning som en kognitivistisk aktivitet, og noget der er baseret på individets intentionaltet. I stedet har jeg fokuseret på de situerede handlinger, og hvordan aktører redegør for deres handlinger for at forstå, hvordan visioner oversættes og omsættes.

Dataindsamlingen bygger på en multi-sited etnografi, hvor jeg har udført deltagende observationer og foretaget strukturerede og ustrukturerede interviews, fokusgruppe / workshop samt dokumentanalyser. Studiet er således baseret på flere måneders feltarbejde hos bl.a. Carlsberg og på en tegnestue med deltagelse i forskellige møder, arrangementer m.m.. Endvidere har jeg foretaget 21 strukturerede interviews samt analyse af mere end 70 dokumenter, mødereferater, avisartikler, pressemeddelelser osv.

Det har krævet en helt unik åbenhed fra de involverede aktører og organisationer. En åbenhed der har betydet, at jeg nemmere har haft adgang til at forstå de dilemmaer og den uforudsigelighed, som det indebærer at navigere i så stort et byudviklingsprojekt. Det har også gjort det mere kompliceret, fordi forståelsen for at de betingelser, menneskerne handler i forhold til, gør det langt sværere at se muligheder og løsninger. Alle gør deres bedste. Der er ingen syndere, for alle handler på et grundlag, der giver mening for dem og den position de er i. Denne indsigt gør det udfordrende at pege på, hvem vi skal stille til ansvar, og hvem der skal tage ansvaret fremadrettet. Det er nemt at være idealistisk på papiret, men langt sværere når man er derude.

Tilgangen har ført til dybdegående undersøgelser af den situation, som er afhandlingens analysegenstand, båret frem af både nysgerrighed, faglighed og tilfældighed. Afhandlingen bygger ikke på en entydig opdeling mellem dataindsamling og analyse, men er resultat af en iterativ proces, hvor jeg har pendlet mellem skrivebordet og den situation, jeg undersøgte. Situationen har nuanceret mit teoretiske blik i lige så høj grad, som teorien har nuanceret den empiriske undersøgelse. Det jeg ledte efter, da jeg gik i felten, var ikke det, jeg kom ud med på den anden side. Jeg skelner derfor heller ikke konkret mellem teori og metode, men har taget udgangspunkt i to overordnede tilgange, nemlig situationsanalyse (situational analysis) og en praksisteoretisk tilgang, som begge er teori-/metodepakker.

Analyseramme

Situationsanalysen tager udgangspunkt i forskellige typer kortlægning for interaktivt og iterativt at skabe struktur i empiriproduktionen og ikke mindst 'provokere' forskeren til at se nye lag og perspektiver i empirien. Jeg har brugt situationsanalysens værktøjer til at kortlægge situationen først ud fra messykort, som på brainstormagtig måde identificerer, hvem og hvad, der optræder i situationen, jeg undersøger – upåagtet elementernes abstraktionsniveau. Og

på baggrund af det har jeg med de såkaldt ordnede kort kunne systematisere kompleksiteten og få overblik over situationen på en mere håndgribelig måde, der har muliggjort det videre arbejde. Jeg har brugt relationsanalysen til at sætte fokus på relationer mellem messykortets 'hvem' og 'hvad' – og opdaget forbindelser i empirien, som har dannet grundlag for den videre praksisteoretiske analyse.

At jeg skulle ende med at fokusere på bilparkeringsnormen, havde jeg aldrig forestillet mig – det er ikke nær så sexet som cykler – men situationsanalysen blev ved med at linke udfordringer og dilemmaer, som er centrale for problemformulering, tilbage til netop parkeringsnormen. Det er ikke bare et tal, men et symbol på forskellige forestillinger om verden, og på hvordan infrastrukturer i deres komplekse opbygninger og relationer til praksisser kan være stædige og genstridige.

Hvor situationsanalysen var en måde at skabe et synkront billede på situationen, har jeg brugt praksisteorien til at skabe et diakront billede. Det diakrone er en måde at se, hvordan situationen rent faktisk udspiller sig ud fra konkrete hændelser. Praksisteorien favoriserer som sagt ikke enten aktører eller strukturer, tværtimod. Praksisteorien sætter fokus på det, vi som forskere kan se, og ikke på mentale eller systemiske strukturer, som kan være utilgængelige for forskeren. Med praksisperspektivet kunne jeg tage udgangspunkt i de ting, der gøres og siges og herigennem analysere, hvordan praksisserne opføres, hvilke forståelser og rationaler og målsætninger, der er indgroet i praksisserne. Jeg har først og fremmest taget udgangspunkt i Shove et al.'s praksistilgang som bygger på en forståelse af praksisser, som konfigureret af kompetence-, menings- og materialeelementer (2012). Tilgangen simplificerer nogle centrale diskussioner, der udspiller sig i den praksisteoretiske litteratur, for i stedet at fokusere på det operationelle i at se på praksisernes konfiguration og dermed deres indbyrdes relationer og dynamikker.

Hvad kan denne tilgang?

Med situationsanalysen og den praksisteoretiske tilgang har jeg brudt med nogle af mine egne forestillinger og rationaler omkring bæredygtighed, byplanlægning og mobilitet. Tilgangen har løsrevet mig fra at se visioner, som noget, der monteres i en plan og herefter udføres intentionelt og rationelt tilpasset en række givne omstændigheder. I stedet har jeg med denne tilgang tvunget mig selv til at se på de ting, som rent faktisk udspiller sig – hvordan oversætter man i praksis en vision?

Afhandlingen bidrager i gennem dette perspektiv til byplanlægningslitteraturen, som efterhånden er ved at åbne op for nye fagligheder af mere sociologisk og filosofisk karakter. Men det er stadig en ny og måske nærmest provokerende måde at se byplanlægningen på,

fordi denne tilgang kritiserer noget af det mest fundamentale inden for byplanlægning, nemlig måden vi laver planer og strategier på. Min teoretiske-metodiske tilgang og analyse afslører, hvordan visioner og gode intentioner for bæredygtighed og mobilitet langt fra er tilstrækkelige til at sikre forandringer i de faktiske handlinger.

KONKLUSIONER

Jeg vil her præsentere de centrale konklusioner på problemformuleringen og de tre forskningsspørgsmål.

Hvordan kan vi forstå, hvad der sker mellem vision og realitet, når byudviklingsprojekter realiseres, og hvilke muligheder er der for at forandre byplanlægningspraksisser og bryde med eksisterende og ubæredygtige infrastrukturer i - og med - byudviklingsprojekter?

Det handler om først og fremmest at turde at se på det, der sker, efter visionerne er formuleret og planerne er vedtaget, også selvom det er her, det bliver komplekst og diffust. Det har jeg gjort ved at analysere de praksisser, der er på spil, forstå hvordan de er konfigureret og forstå deres indbyrdes dynamikker. Det har givet et billede på den kompleksitet, som byudvikling er spundet sammen af med en bred sammensætning af aktører og lokale interesser, der skal spille sammen og et fælles mål, der fortolkes og forvaltes forskelligt. Men også i forhold til en samfundsmæssig dagsorden, der ikke kan isoleres til det lokale niveau.

Byudviklingsprojekter foregår i allerede infrastrukturerede sammenhænge, der involverer og drives frem af eksisterende og ofte fasttømrede praksisser. Mange af disse infrastrukturer og praksisser er så vævet ind i hinanden, at de er svære at gøre op med – ikke mindst når de aktører, som gennem byudviklingsprojektet skal være med til at drive forandringen, selv er del af de eksisterende, ubæredygtige og stædige infrastrukturer og praksisser. Bæredygtighedsbegrebet i sig selv er ikke nok til at drive forandringen, og det er ikke grundigere planlægning eller klarhed over begrebets betydning, der skal til for at skabe bæredygtig forandring. Det, der skal til, er en forandring af praksisser på måder, der kan udfordre og bryde med dominerende rationaler og forståelser, der fastholder ubæredygtige handlinger. Jeg har beskæftiget mig med parkeringsnormen, fordi denne udgør en del af ikke bare en enormt stabiliseret og stædig (bil)infrastruktur, men fordi denne infrastruktur er så indlejret i både hverdags- og planlægningspraksisser og dermed vores forestilling om liv og byer.

Parkeringsnormen er blevet en 'hellig ko', som er vanskelig at udfordre, og som overlever til trods for visioner om at komme den ubæredygtige biltrafik til livs. Ved at se på, hvad der sker mellem vision og realitet, kan vi bedre forstå, hvad der er med til at opretholde parkeringsnormen som den hellige ko, og fastholde de myter og rationaler og fastgroede praksisser, som konserverer ubæredygtige tilstande og skubber problemer foran sig.

For at forandre praksisser og bryde med eksisterende og ubæredygtige infrastrukturer rummer byudviklingsprojekter potentialer på forskellige niveauer. Jeg har ud fra tre forskningsspørgsmål opsamlet de centrale konklusioner.

Spørgsmål 1: Hvordan oversættes visioner om bæredygtighed gennem realiseringen af et byudviklingsprojekt?

Visionen om bæredygtighed formuleres på tværs af aktører under en bred formulering, der gør det muligt at handle fremadrettet uden nødvendigvis at have konsensus, men også uden at begrebet dermed får en egentlig funktion. Oversættelserne foregår i netværk, hvor de involverede har forskellige muligheder og begrænsninger gennem brug af forskellige former for materialitet (fx beregninger og modeller), teknisk faglighed og saglighed. Således tænkes mobilitet som trafik – det er nemmere at oversætte til økonomi, og som dermed trumfer andre hensyn, der ikke kan omsættes til økonomiske måleenheder.

Beslutninger tages i lukkede rum, hvor private aktører med kommercielle interesser indgår på lige fod med det repræsentative demokrati. Disse rum er forbeholdt de særligt udvalgte, hvor det ofte er den politiske top og bygherren, som er eneste repræsenterede.

Det er uklart hvis interesser, der er i spil i oversættelserne af visionen. Selvom Carlsberg Byen er baseret på en fri idékonkurrence, reproduceres konkurrencen som en traditionel arkitektkonkurrence, som ikke formår at lede til radikale forandringer.

Spørgsmål 2: Hvilke barrierer er der for bæredygtig omstilling i byudviklingsprojekter?

Den dominerende bæredygtighedsforståelse tager udgangspunkt i Brundtlandkommissionens 'trebenede model', men dennes elasticitet gør, at begrebet ikke fører til forandringer, men derimod tilpasses de situerede handlinger baseret på de praksisser, der oversætter og omsætter visionen undervejs i realiseringen. Begrebets elasticitet betyder, at alle løsninger kan efterrationaliseres bæredygtige ved at blive kategoriseret inden for enten økonomiske, miljømæssige eller sociale hensyn – uden at disse nødvendigvis sættes i forhold til hinanden, og uden at de enkelte kategorier nødvendigvis problematiseres i forhold til det fælles bedste

(økonomisk bæredygtighed er således opnået, hvis byudviklingsprojektet er en god forretning for bygherre). På den måde kan kommercielle interesser, der indlejres byudviklingsprojektets konstruktion, trumfe andre hensyn, der ikke er repræsenteret som overordnet målsætning for andre aktører – som det er tilfældet med bæredygtighed. Visionen om bæredygtighed skal derfor forstås i lyset af aktørers og praksissers øvrige målsætninger om fx at gøre en god forretning.

Den største barriere for omstilling er, at den måde byudviklingsprojektet er skruet sammen på, er med til at konservere eksisterende og ubæredygtige praksisser og deres rationaler – det efterlader kun få sprækker, hvor der er muligheder for egentlig forandring af den ubæredygtige situation.

Spørgsmål 3: Hvor er der i byudviklingsprojekter muligheder for at bryde med den eksisterende og ubæredygtige konfiguration af byen?

Et af Carlsberg Byens store forandringspotentialer ligger i, at tæt-by-konceptet er blevet alment accepteret – både inden for arkitektbranchen som efterhånden begynder at se på byrumsdesign og ikke kun bygningsdesign, men også i byggebranchen og hos kommuner er den tætte by en del af ordforrådet. Det er med til at sætte rammer for beslutninger på måder, visionen i sig selv ikke formår – nemlig ved at sikre, at der fx kun er ringe interesse i at lave bilparkering på terræn, ganske enkelt fordi der ikke er plads.

DGNB er en bæredygtighedscertificeringsordning, der med sin instrumentelle rationalitet kan indgå i nuværende bygherrepraksisser og dermed være med til at forandre praksisserne ved at operationalisere 'den trebenede' bæredygtighedsforståelse på en mere konsistent og branchespecifik måde end nu.

Carlsberg Byen og andre fremtidige byudviklingsprojekter har potentiale til at blive del af en stigende trend, hvor privatbilen erstattes af delebilskoncepter. Muligheden for at lave samarbejde med store internationale spillere på markedet, skaber potentialer for at gentænke mobiliteten på måder, der har interesse for bygherren, men som samtidig kan være med til at sænke biltrafik og mængden af biler.

Perspektivering

Der er ingen ligefremme løsninger på, hvordan byudviklingsprojekter i højere grad end nu kan bidrage til den bæredygtige omstilling – og jeg har heldigvis heller ikke forpligtet mig til at komme med nogen. Men ved at forstå, hvad der sker mellem vision og realitet, kan vi tage mere hensyn til disse processer og dynamikker i stedet for at dvæle ved den bæredygtige vision og de prisvindende masterplaner. Jeg ser et potentiale i at gentænke måden, byudviklingsprojekter afvikles på for at forandre, at den ønskede forandring udmøntes i handlinger, og ikke kun i en illustrativ og elastisk vision, der giver et billede på, hvordan vi håber fremtiden bliver.

Ved at gentænke konkurrenceformen, der ligger til grund for byudviklingsprojekterne, kan konkurrencen være et bud på hvordan nye praksisser enten kan udfolde sig som en del af forandring eller være med til at skabe den. Der er ingen mening i, at arkitekter har patent på at definere, hvordan fremtiden ser ud visuelt, mens bygherrer med kommercielle interesser og politikere med populistiske interesser har patent på at omsætte det visuelle til realitet på deres egne præmisser. Ved at lave en konkurrence, der ikke etableres som en traditionel arkitektkonkurrence, kan andre fagligheder komme i spil på måder, der udfordrer traditionel tænkning i stedet for at blive trumfet af den. En ny konkurrenceform vil ikke i sig selv bevirke bæredygtighed, men vil være et bud på en forandring, som er en forudsætning for at bryde med de ubæredygtige og stædige infrastrukturer og genstridige praksisser.

Bæredygtig omstilling kræver forandring af det, der er ubæredygtigt. Hvis byudviklingsprojekter skal bidrage til en bæredygtig omstilling af by og samfund, så kræver det en forandring af de måder, byudviklingen planlægges og udføres på. Visioner er gode til at pege i den retning, vi gerne vil, men meget ringe til at lede os i den retning. Derfor skaber visioner om bæredygtighed ingen bæredygtige forskelle i sig selv, så længe de ikke forandrer de praksisser, som realiserer dem. Uden denne forandring konserveres eksisterende og dominerende rationaler om byen, så de ubæredygtige strukturer og praksisser opretholdes i stedet for at blive nedbrudt. Visionen om bæredygtighed bliver en god intention, som underordnes de måder, vi plejer at handle på.

Forandringen skal findes i den måde, byudviklingen planlægges og udføres på – i praksisserne. Strategier for realisering af visioner skal dermed tage udgangspunkt i, at der er mange forskellige praksisser involveret i byudviklingen, som med forskellige interesser, målsætninger og fagligheder, handler situeret og ikke rationelt i forhold til visionen.

Det er ikke mere detaljerede visioner eller planer, der er brug for, og det er ikke i visionerne og planerne, at bæredygtigheden skal parkeres. Strategier for bæredygtige udviklingsprojekter skal derimod være målrettet en forandring af praksisserne hvor visionerne realiseres.

7

Sådan er det,
når bilsystemet
kommer ind med
alle de love og
regler. Det er her
drømmen om den
tætte by går tabt

“

(Vores By, konkurrenceprogram)

REFERENCER OG BILAG



REFERENCER

Litteratur

A

Agger, A. (2009): *Kommunikativ planlægningsteori – nye idealer for borgernes rolle i planlægningen*, i Jensen, A.; Andersen, J.; Hansen, O. E. & Aagaard, K. (red.) (2009): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. udgave, 2. oplag, Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag

Agger, A. (2005): *Demokrati og deltagelse – et borgerperspektiv på kvarterløft*, ph.d.-afhandling, Statens Byggeforskningsinstitut

Albrechts, L. (2004): *Strategic (spatial) planning reexamined*, *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 31, s. 743 – 758

Andersen, I. (2003): *Den skinbarlige virkelighed – vidensproduktion inden for samfundsvidenskaberne*, 2. udgave, 2. oplag, Forlaget Samfundslitteratur

Andersen, J.; Freudendal-Pedersen, M.; Koefoed, L. & Larsen, J. (red.) (2012): *Byen i bevægelse. Mobilitet – politik – performativitet*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag

B

Baarts, C. (2010): *Autoetnografi*, i *Kvalitative metoder – en grundbog*, 1. udgave, 3. oplag, Hans Reizels Forlag

Banister, D. (2007): *Sustainable Transport: Challenges and Opportunities*, *Transportmetrica*, Vol. 3, No. 2, s. 91-106

Banister, D. (2010): *Sustainable urban development and transport – a Eurovision for 2020*, *Transport Reviews*, 20: 1, s. 113 – 130

Bernstein, R. (1989): *Pragmatism, Pluralism, and the Healing of Wounds*, i *APA Proceedings*, vol. 63, s. 5 – 18

Bisgaard, H. (2012): *Københavns genrejsning*, 1. udgave, Bogværket

Bisgaard, H.; Madsen, O. H. & Pichard, C. (1981): *Om planlægning – en introduktionsbog*, Hans Reitzels Forlag A/S

Blok, A. (2007): *Naturkapitalens kultur - om strategisk miljøforskning og miljøøkonomi i Danmark* i J. Holm, Petersen, L. K.: Læssøe, J., A. Remmen & C. J. Hansen (red.): *Økologisk modernisering på dansk - brud og bevægelse i miljøindsatsen*, Frydenlund.

Bowker, G., and Star, S.L. (1999). *Sorting Things Out: Classification and Its Consequences*. Cambridge, MA: MIT Press

Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (2010): *Kvalitative metoder – en grundbog*, 1. udgave, 3. oplag, Hans Reitzels Forlag

Brundtlandskommissionen (1987): *Vores fælles fremtid – Brundtlandkommissionens rapport om miljø og udvikling*, dansk udgave ved FN-forbundet og Mellemfolkeligt Samvirke

Buch, A. (in press): *Studying Engineering Practice*, I Christensen, S. H. et al. (red.) (2014): *Engineering in context. Engineering Identities, Values, Contexts, and Epistemologies*, Springer

Buch, A. & Bucciarelli, L. (in press): *Getting Context Back in Engineering Education*, i Christensen, S. H. et al. (red.) (2014): *International Perspectives on Engineering Education: Education and Practice in Context*, Vol. 1, Springer

Bulkeley, H.; Broto, V. C.; Hodson, M. & Marvin, S. (2011): *Cities and Low Carbon Transition*, Routledge Studies in Human Geography

C

Clarke, A. E. (2005): *Situational Analysis – Grounded Theory After the Postmodern Turn*, Sage Publications Inc.

Chia, R. C. H. & Holt, R. (2009): *Strategy Without Design*, Cambridge University Press

Christensen, B. M. (1994): *At interviewe for at lære*, Institut for Statskundskab

Crabtree, A. (2010): *Developing Capabilities and the Missing Case of Mental Health* i K. A. Nielsen, B. Elling, M. Figueroa & E. Jelsøe (red.): *A new agenda for sustainability* (s. 31-43), Farnham, Ashgate.

Creswell, J. (1994): *Research Design, Qualitative, Quantitative, and mixed methods approaches*, 2. udgave

D

Dahler-Larsen, P. (2010): *At fremstille kvalitative data*, 2. udgave, Syddansk Universitetsforlag

Dennis, K. & Urry, J. (2009): *After the car*, London: Polity Press

Dewey, J. (1938): *Logic: The Theory of Inquiry*, Holt, Rinehart and Winston, New York

Dewey, J. (2008/1917): *The Need for a Recovery of Philosophy*, i *The Middle Works of John Dewey*, vol. 10, 1899 – 1924: *Journal Articles, Essays, and Miscellany Published in the 1916 – 1917 Period*, Southern Illinois University Press

Drewes, L. (2008): *Bilen – en hverdagsteknologi fyldt med ambivalenser* i *Bilen og byen*, Dansk Byplanlaboratorium

E

Elling, B. (2010): *A Record on Modernity, Rationality and Sustainability*, i K. A. Nielsen, B. Elling, M. Figueroa & E. Jelsøe (red.): *A new agenda for sustainability*, Farnham, Ashgate, s. 31 - 43

F

Falzon, M. A. (2009): *Multi-sited Ethnography – Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*, Ashgate

Figueroa (2010): *Linking Mobility, Democracy and Sustainability in an Inclusive Approach to Transport Development in the Global South*, i K. A. Nielsen, B. Elling, M. Figueroa & E. Jelsøe (red.): *A new agenda for sustainability*, Farnham, Ashgate, s. 271 - 288

Flyvbjerg, B. (2006): *Five Misunderstandings About Case-Study Research*, i *Qualitative Inquiry*, Vol. 12, Nr. 2, s. 219 - 245, Sage

Flyvbjerg, B. (1991): *Rationalitet og magt – Bind II: Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet*, Akademisk Forlag

Flyvbjerg, B. & Richardson, T. (2002): *Planning and Foucault – In Search of the Dark Side of Planning Theory*, i Allmendinger, P. & Tewdwr-Jones, M. (red.): *Planning Futures: New Directions for Planning Theory*, Routledge, s. 44 - 62.

Fog, J. (2001): *Med samtalen som udgangspunkt – det kvalitative forskningsinterview*, 1. udgave (1994), 6. oplag, Akademisk Forlag A/S

Fortun, K. (2009): *Scalin and Visualizing Multi-sited Ethnography*, i Falzon, M. A. (2009): *Multi-sited Ethnography – Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*, Ashgate

Friedmann, J. (2003): *Why Do Planning Theory?* i Planning Theory, Vol. 2, No. 1 s. 7 - 10

Freudental-Pedersen, M. (2007): *Mellem frihed og ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*, ph.d.-afhandling, Roskilde Universitetscenter

Freudental-Pedersen, M. (2009): *Mobility in Daily Life – Between Freedom and Unfreedom*, Transport and Society, Ashgate

Freudental-Pedersen, M. & Drewes, L. (2012): *Mobilitet i byen – kampen om Nørrebrogade*, i Andersen, J.; Freudental-Pedersen, M.; Koefoed, L. & Larsen, J. (red.) (2012): *Byen i bevægelse. Mobilitet – politik – performativitet*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, s. 23 - 39

G

Gaardmand, A. (1980): *Plan og politik*, Hans Reitzel, København

Gaardmand, A. (1991): *Plan og metode – om den rationalistiske planlægnings nedtur og morgendagens metode*, Arkitektens Forlag og Planstyrelsen

Gaardmand, A. (1993): *Dansk Byplanlægning 1938 – 1992*, Arkitektens Forlag

Gaardmand, A. (1996): *Magt og medløb: Om maghonibords-metoden og den korporative planlægning*, Arkitektens Forlag

Geels; F. (2011): *The role of cities in technological transitions: Analytical clarifications and historical examples*, i Bulkeley, H.; Broto, V. C.; Hodson, M. & Marvin, S. (2011): *Cities and Low Carbon Transition*, Routledge Studies in Human Geography

Geels, F. (2002): *Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study*, i Research Policy 31, Elsevir, s. 1257 - 1274

Giddens, A. (1984): *The constitution of society: Outline of the theory of structuration*, Polity Press.

Graham, S. & Marvin, S. (2001): *Splintering Urbanism – Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge

H

Halkier, B. (2002): *Fokusgrupper*, 1. udg., Samfundslitteratur & Roskilde Universitetsforlag

Halkier, B. & Jensen, I. (2008): *Det sociale som performativitet – et praksisteoretiske perspektiv på analyse og metode*, Dansk Sociologi, 3:19

Hastrup, K. (2010): *Feltarbejde*, i Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (2010): *Kvalitative metoder – en grundbog*, 1. udgave, 3. oplag, Hans Reizels Forlag

Hawken, P., Lovins, A. B., & Lovins, L. H. (2001): *Naturlig kapitalisme den næste industrielle revolution* [Natural Capitalism], Hovedland

Healey, P. (1999): *Institutionalist Analysis, Communicative Planning, and Shaping Places* i Journal of Planning Education and Research Vol. 19, s. 111 - 121

Healey, P. (2005): *On the Project of 'Institutional Transformation' in the Planning Field: Commentary on the Contributions* i Planning Theory, 4:3, s. 301 - 310

Healey, P. (2007): *Urban Complexity and Spatial Strategies – Towards a Relational Planning for Our Times*, London, Routledge

Healey, P. (2009): *In Search of the "Strategic" in Spatial Strategy Making*, Planning Theory & Practice, 10:4, s. 439 - 457

Hillier, J. (1998): *Representation, Identity, and the communicative shaping of place*, i Light, A. & Smith, J. (red.): *The Production of Public Space*, Rowman & Littlefield, s. 207 - 232

Hillier, J. (2007): *Plan(e) Speaking: En multiplanær teori om rumlig planlægning*, i Jensen, A.; Andersen, J.; Hansen, O. E. & Aagaard, K. (red.) (2009): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. udgave, 2. oplag, Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag

Hillier, J. (2011): *Strategic navigation across multiple planes – Towards a Deleuzian-inspired methodology for strategic spatial planning*, TPR, Vol. 5, s. 504 - 527

Heidegger, M. (1962/2003): *Being and time*, Blackwell Publishing Ltd

Holm, J., Petersen, L. K.: Læssøe, J., Remmen, A., & Hansen, C. J. (red.). (2007): *Økologisk modernisering på dansk - brud og bevægelse i miljøindsatsen*, Frydenlund

Hodson, M. & Marvin, S. (2011): *Can cities shape socio-technical transitions and how would we know if they were?* i Bulkeley, H.; Broto, V. C.; Hodson, M. & Marvin, S. (2011): *Cities and Low Carbon Transition*, Routledge Studies in Human Geography

Horst, C. (2009): *Expanding Sites: The Questions of 'Depth' Explored*, i Falzon, M. A. (2009): *Multi-sited Ethnography – Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*, Ashgate

J

Jacobsen, B., Tanggaard, L. & Brinkmann, S. (2010): *Fænomenologi* i Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (2010): *Kvalitative metoder – en grundbog*, 1. udgave, 3. oplag, Hans Reitzels Forlag

Jensen, A. (2009): *En vilje til planlægning: Om styring via rationaliseret, viden og praksis*, i Jensen, A.; Andersen, J.; Hansen, O. E. & Aagaard, K. (red.) (2009): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. udgave, 2. oplag, Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag

Jensen, A.; Andersen, J.; Hansen, O. E. & Aagaard, K. (red.) (2009): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. udgave, 2. oplag, Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag

Jensen, A. & Pløger, J. (2009): *En kort introduktion til Plan(e) Speaking* i Jensen, A. et. al. (red.): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. udgave, 2. oplag, Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag

Jørgensen, A. R.; Hvidt, A.; Jensen, E. H. & Partoft, M. H. (2010): *Byplanlægning – et produkt af tiden*, Byplanguide, 1. udgave, Dansk Byplanlaboratorium og Geografforlaget, Narayana Press

Jørgensen, M. W. & Phillips, L. (1999): *Diskursanalyse som teori og metode*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag

K

Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009): *InterView. Introduktion til et håndværk*, Hans Reitzels Forlag

L

Lampland, M. & Star, S. L. (2009): *Standards and Their Stories*, Cornell University

Larsen, J. L. & Paludan, E. H. (2000): *Omkring Ørestaden: En idé konfliktfyldt tilblivelse, implementering og realisering*, Kunstakademiets Arkitektskoles Forlag

Lynggaard, O. (2010): *Dokumentanalyse* i Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (2010): *Kvalitative metoder – en grundbog*, 1. udgave, 3. oplag, Hans Reizels Forlag, s. 137 - 152

M

May, T. (2001): *Our Practices Our Selves – Or, What it Means To Be Human*, The Pennsylvania State University Press

Marcus, G. E. (1995): *Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography*, i Annual Review of Anthropology, Vol. 24, s. 95 - 117

Marcus, G. E. (2009): *Multi-sited Ethnography: Notes and Queries*, i Falzon, M. A. (2009): *Multi-sited Ethnography – Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*, Ashgate

Marshall, S. & Banister, D. (1999): *Travel reduction strategies: intentions and outcomes*, Transportation Research Part A 34, s. 321 - 338, Elsevier

N

Nicolini, D. (2012): *Practice Theory, Work & Organization – An Introduction*, 1. udgave, Oxford University Press

Nielsen, K. A., Elling, B., Figueroa, M., & Jelsøe, E. (red.) (2010): *A new agenda for sustainability*, Farnham, Ashgate

Nielsen, T. (2008): *Gode intentioner og uregerlige byer*, Arkitektskolens forlag

Næss, P.; Strand, A.; Næss, T. & Nicolaisen, M. S. (2011): *On their road to sustainability? The challenge of sustainable mobility in urban planning and development in two Scandinavian capital regions*, Town Planning Review, 82:3, s. 285-316

Næss, P.; Nicolaisen, M. S. & Strand, A. (2012): *Traffic Forecasts Ignoring Induced Demand: a Shaky Fundament for Cost-Benefit Analyses*, ETJIR, 12:3, s. 291 - 309

Næss, P. & Vogel, N. (2012): *Sustainable urban development and the multi-level transition perspective*, Environmental Innovation and Societal Transitions, vol. 4, s. 36 - 50

O

Owen, D. (2011): *The Conundrum – How Scientific Innovation, Increased Efficiency, and Good Intentions Can Make Our Energy and Climate Problems Worse*, Penguin Group (USA) Inc.

R

Ramskov Gambala, K. (2011): *Public Facilities Management and Action Research for Sustainability*, ph.d.-afhandling, DTU Management Engineering

Reckwitz, A. (2002): *Towards a Theory of Social Practices. A Development of Culturalist Theorizing*, European Journal of Social Theory, Vol. 5, s. 243 - 263

S

Scott, W. R. (2008): *Institutions and Organizations*, 3. Udgave, California, USA, Sage Publications

Schatzki, T. (2002): *The Site of the Social. A Philosophical Account of the Constitution of Social Life and Change*, Penn State Press

Sehested, K. (2003a): *Bypolitik - mellem hierarki og netværk*, Danmark: Akademisk Forlag (introduktion)

Sehested, K. (2003b): *Nye planlæggerroller i byens netværksstyring i Bypolitik - mellem hierarki og netværk*, Danmark: Akademisk Forlag

Sehested, K. (2002): *Netværksstyring i byer – Hvad med planlægningen og demokratiet?*, 1. udgave, 1. oplag, Jurist- Økonomiforbundets forlag

Sehested, K. (2009): *Urban Planners as Network Managers and Metagovernors*, i Planning Theory & Practice, Vol. 10, No. 2, 245 - 263, Routledge

Sheller, M. (2011): *The Emergence of New Cultures of Mobility: Stability, Openings, and Prospects*, i Geels, F; Kemp, R.; Dudley, G. & Lyons, G: *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*, Routledge, London

- Shove, E.; Pantzar, M.; Watson, M. (2012): *The Dynamics of Social Practice*, SAGE Publications
- Shove, E. (2010): *Beyond the ABC: climate change and theories of social change* i Environment and Planning A, vol. 42, nr. 6, s. 1273 - 1285
- Star, S. L., & Griesemer, J. (1989). *Institutional ecology, 'Translations', and Boundary objects: Amateurs and professionals on Berkeley's museum of vertebrate zoology*. Social Studies of Science 19:387 - 420.
- Star, S. L. (1999): *The Ethnography of Infrastructure*, American Behavioral Scientist, 43:377, SAGE Publications
- Star, S. L. (2010). *This is Not a Boundary Object: Reflections on the Origin of a Concept*. Science, Technology & Human Values, 35(5), 601 - 617.
- Star, S. L. & Bowker, G. C. (2010): *How to Infrastructure* in Lievrouw, L. A. & Livingstone, S.: *Handbook of New Media: Social Shaping and Social Consequences of ICTs*, SAGE Publications Ltd, London
- Star, S. L. & Ruhleder, K. (1996): *Steps Towards an Ecology of Infrastructure: Design and Access for Large Information Spaces*, Information Systems Research, 7:1, Information Technology and Organizational Transformation, s. 11 - 134
- Stead, D. & Banister, D. (2003): *Transport policy scenario-building*, Transportation Planning and Technology, 26: 6, s. 513 - 536
- Stern, D. G. (2003): *The Practical Turn* i The Blackwell Guide to the Philosophy of the Social Science (2003), Blackwell Publishing Ltd, s. 185 - 206
- Suchman, L. A. (2007): *Human-machine reconfigurations : plans and situated actions*, 2. udgave, Cambridge University Press
- Sørensen, E. & Torfing, J. (2009): *Netværksstyring – fra government til governance*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag

U

- Urry, J. (2000): *Mobile Sociology*, The British Journal of Sociology, 51:1, s. 185 - 203
- Urry, J. (2002): *Cultures of Mobility*, i Johansson, T. & Sernhede, O. (red.): *Lifestyle, desire and politics: contemporary identities*, Daidalos, s. 79 - 66
- Urry, J. (2007): *Mobilities*, London: Politi Press

Hjemmesider

www.kk.dk (sidst besøgt april 2014)

www.carlsbergbyen.dk (sidst besøgt april 2014)

www.dac.dk (sidst besøgt april 2014)

www.spies.dk (sidst besøgt april 2014)

www.arkitektforeningen.dk (sidst besøgt april 2014)

www.entasis.dk (sidst besøgt april 2014)

www.ucc.dk (sidst besøgt april 2014)

www.worldarchitecturefestival.com (sidst besøgt april 2014)

Bilag 1: Dokumentoversigt

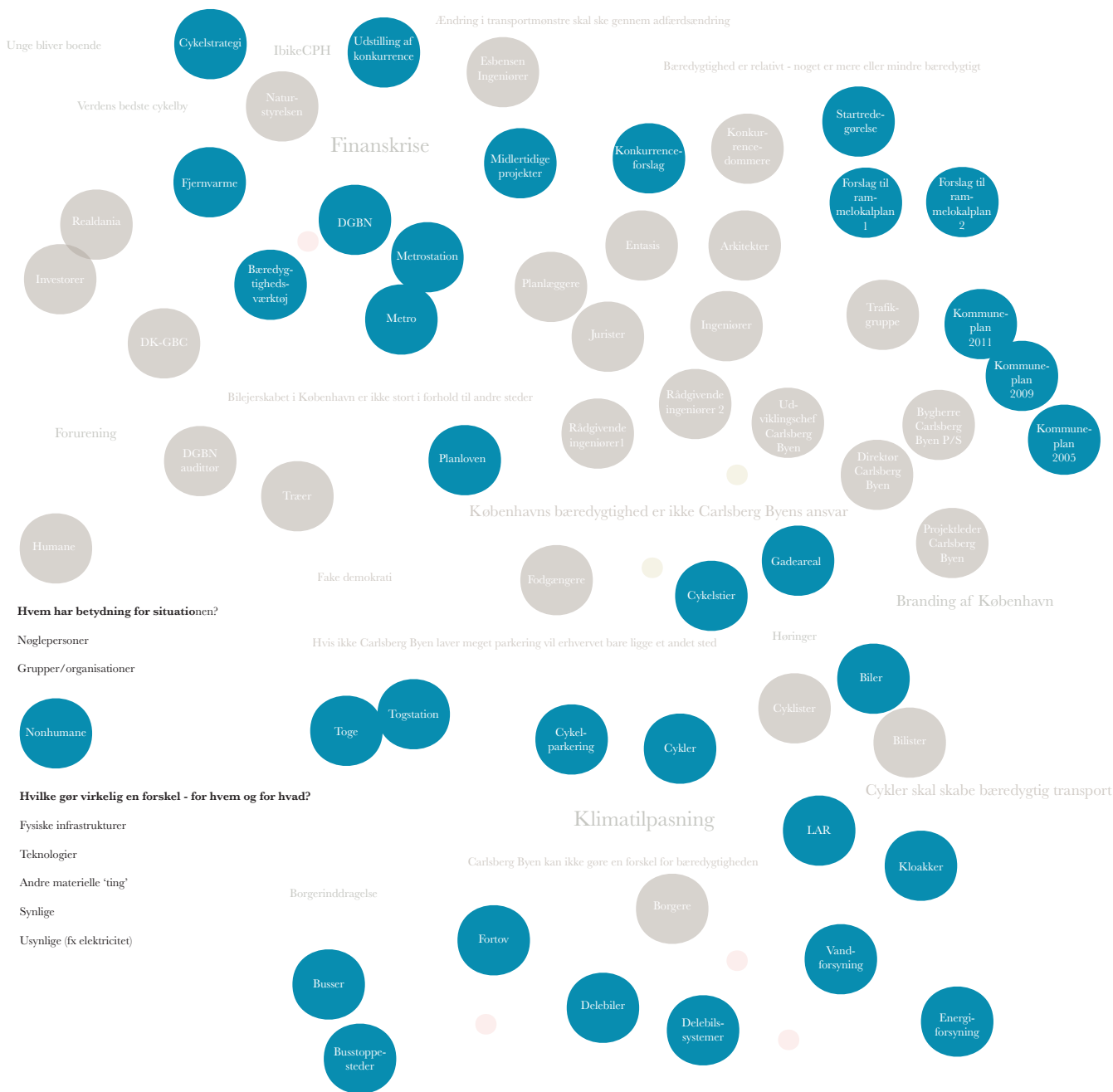
Tertiære dokumenter

Dokument	Organisation	Dato
Vores by (konkurrenceprogram)	Carlsberg A/S og Københavns Kommune	01.11.2006 (konkurrencen starter)
Vores by (dommerbetenkning)	Carlsberg A/S og Københavns Kommune	01.05.2007
Vores rum (vinderforslag)	Entasis	01.05.2007
Øvrige konkurrenceforslag		2007
Startredegorelse "Carlsberg II" Bilag 1	Københavns Kommune	21.11.2007 (vedtaget)
Vores rum (input til rammelokalplan)	Entasis	29.02.2008
Lokalplan nr. 432 Carlsberg II (del 1 og 2)	Københavns Kommune	18.02.2009 (vedtaget)
Lokalplan nr. 432 Carlsberg II (del 1 og 2)	Københavns Kommune	20.09.2012 (vedtaget)
Videofilm, modeller m.m.		
Carlsberg vil sponsorere metro	Berlingske	10.01.2007
Carlsberg-metro er opgivet	Berlingske	20.03.2007
Københavns nye bydele skal være bilfri	Berlingske	23.03.2007
Byggeri til 20 mia. forgylder Carlsberg	Børsen	23.05.2007
Carlsberg-bydel skal leve i døgnets 24 timer	Jyllands Posten	23.05.2007
Carlsberg-byen skal drives af sol og vind	Berlingske	16.11.2007
Restriktive parkeringsregler truer Carlsberg-Byen	Berlingske	17.12.2007
Banjobanden er tilbage	Berlingske	18.12.2007
Carlsberg scorer kassen på ejendomssalg	Berlingske	12.04.2012
Finanskoncener går sammen om køb af Carlsberg Byen	Børsen	12.04.2012
Pressemeddelelser	Carlsberg Byen P/S	

Sekundære og primære dokumenter

Dokument	Organisation	Dato
Miljøvurdering og VVM Modeller	Københavns Kommune	05.2008
Carlsberg Trafikanalyse	Rådgiver 1	12.03.2008
Referater fra dialogmøder	Carlsberg	28.06.2007, 03.10.2007, 23.01.2008, 26.03.2008, 27.05.2008, 24.02.2009, 10.11.2009
Referater fra Borgerrepræsentationen	Københavns Kommune	11.12.2008, 29.01.2009, 29.03.2012
Hvidbog (henvendelser i forbindelse med forudgående offentlighed for byudviklingsområdet Carlsberg II	Københavns Kommune (Økonomiforvaltningen)	04.03.2008
Trafikmasterplan - streetscapes	Vogt Landscape Architects	10.2010
Ny Tap - Carlsberg Byen byggeafsnit 8	Carlsberg	30.01.2012
Projektrapport - Delebil til erhverv	Letsgo & Delebilfonden	2012
Delebil: muligheder og potentialer	Københavns Kommune	01.10.2012
Beregning af parkeringsbehov	Rådgiver 1	03.12.2007
Referater fra trafikgruppemøder	Carlsberg, Entasis, Københavns Kommune, Rådgiver 1	Efteråret 2007

Bilag 2: Messykort (eksempel)

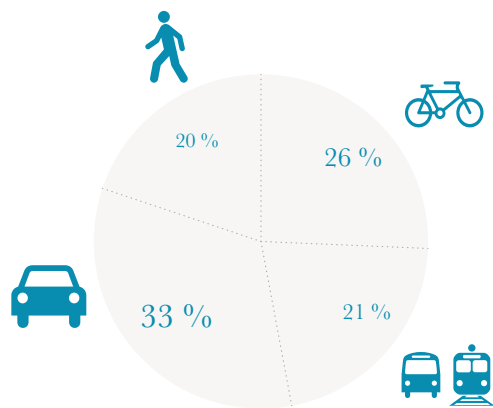


Bilag 3:’Ordnete kort’ (eksempel)

Individuelle aktører			Diskursive konstruktioner af aktører/aktørgrupper		
Overborgmester	Forvaltningsdirektører		Bygherrerne er konservative	Kommunen er langsom	
Teknik- og miljøborgmester			Bygherrerne tænker bare på penge	Kommunen taler med to tunger	
Direktør Carlsberg			Carlsberg er fremsynet	Kommunen kan ikke blive enig med sig selv	
DGNB-audittør			Carlsberg kan ikke have ansvaret for Københavns bæredygtighed	Kommunen er ambitiøs	
Aktørgrupper			Diskursive konstruktioner af non-humane elementer		
Center for trafik	Borgerrepræsentationen (TMU)		Biler er til for at blive	Byrummet er det vigtigste	
Center for bydesign	Dommerkomité	Naboer	Parkering til borgere er en rettighed	Veje skaber barrierer i byrummet	
Center for byudvikling	Trafikgruppen	Lokaludvalg	Parkering skaber tryghed	Cykler og kollektiv transport skal skabe bæredygtig mobilitet	
Rådgivende ingeniører	Carlsberg	Skoler	Parkering ødelægger byrummet	Den tætte by er bæredygtig	
Entasis	Arkitektforeningen				
	Politi				
Implicerede/tavse aktører			Relaterede diskurser		
Borgere			Byudviklingsprojekter skal vise vejen for bæredygtighed	Ingen by uden biler	
Potentielle borgere / brugere				Biler er adgang til alt	
Fodgængere			København som verdens bedste cykelby		
Cyklister			Bæredygtighed handler om det sociale, økonomiske og miljømæssige		
Non-humane elementer			Sociokulturelle/symbolske elementer		
Rammelokalplaner	Parkeringsløsning/-strategi	Visionen	Bæredygtighed som branding		
Startredegørelse	Konkurrenceinvitation		Bilen er et symbol på frihed		
Vinderforslaget	Dommerbedømmelse				
Forslag til rammelokalplaner	Træer				
DGNB-certificering	Computerprogrammer				
	Delebiler				
Fysiske infrastrukturer			Aktuelle debatter / kontroverser		
Regnvandsafledning	Metro		Stigende bilejerskab	Befolkningstilvækst	
Gadearealer	Enghave Station		Transsport står for 20 % af CO2-udledningen		
Cykelstier	Bro over Vigerslev Allé		Tæt by-konceptet	København er verdens bedste by at leve i	
Parkering (kælder, gadeparkering, p-hus)			Biler forurener (over EU - lov)	Klimatilpasning	
Bygninger	Plads til redningskøretøjer				
Økonomiske elementer			Politiske elementer		
København mangler økonomisk vækst			København skal være CO2-neutral inden 2025		
Anlægsomkostninger til parkering			Green Capital 2014	Parkering tiltrækker erhverv	
Finanskrise			Finanskrise	Parkering skaber mere trangsel	
Billige boliger			Carlsberg Byen er et prestigeprojekt		

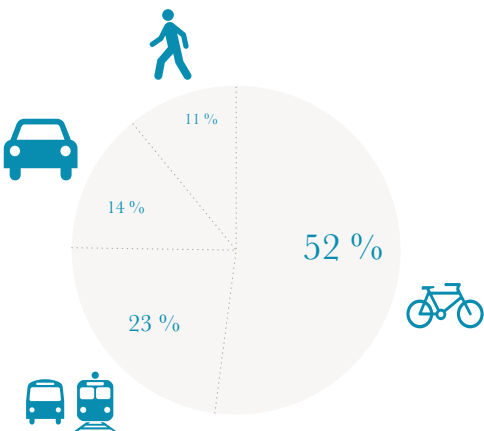
Bilag 4: Trafik i København

Alle ture med start og / eller slut i Københavns Kommune



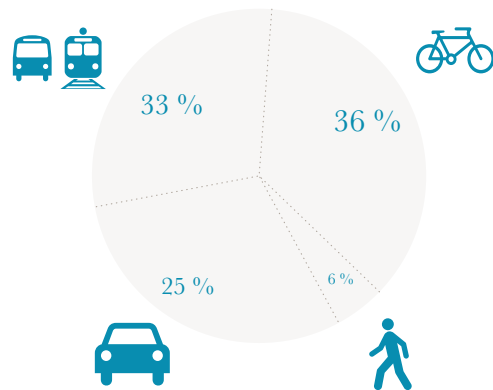
Kilde: Københavns Kommune (Cykelregnskab 2012)

Københavnernes ture til og fra uddannelse og arbejde i Københavns Kommune



Kilde: Københavns Kommune (Cykelregnskab 2012)

Ture til og fra uddannelse og arbejde i Københavns Kommune



Kilde: Københavns Kommune (Cykelregnskab 2012)

Bilag 5: Kort over København



... når vi begynder at gøre det her,
er det jo virkelighedens verden.
Vi kan ikke bare sætte ting i gang,
fordi vi synes, det er morsomt

“

(direktør, Carlsberg Byen P/S)



Center for design, innovation og bæredygtig omstilling
Institut for planlægning
Aalborg Universitet København

ISBN 978-87-91404-71-9



9 788791 404719 >